Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 29 / 29. JUNI 2022

Rovanperä gewinnt Safari-Rallye

Toyota verbläst die Konkurrenz

WTCR: Aragón

Siegerpokale für Magnus & Azcona

IMSA: Watkins Glen

Acura-Duo sorgt für Krimi-Finale

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 29



ADAC GT Masters: Zandvoort

Sieg-Premieren für Emil-Frey-Lambos



MotoGP: Dutch TT Assen

Bagnaia dominiert, Quartararo fliegt ab



Nürburgring Langstrecke: Lauf 3

Audi und BMW liefern sich knallhartes Duell

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES

INTACT/GLÄNZEL

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Audi und Porsche warten händeringend auf das Motoren-Reglement für 2026. Dass sie jetzt noch einen Monat länger warten müssen, ist ein Armutszeugnis.

Alle wissen, wie wichtig diese Meldung wäre. Audi und Porsche kommen 2026 in die Formel 1. Dieses Bekenntnis wäre ein weiterer Meilenstein für die Königsklasse auf ihrem Höhenflug, weil er ihr noch mehr Glaubwürdigkeit gibt und den Wert aller Teams noch einmal erhöht. Doch Audi und Porsche kommen nur, wenn der FIA-Weltrat das Motorenreglement für 2026 endlich absegnet. Eigentlich sollte das am 29. Juni passieren. Doch an diesem Tag lag der Regelentwurf immer noch nicht vor.

Seit zwei Jahren streiten sich jetzt die Motorenhersteller mit der FIA um die Regeln. Allein das ist ein Armutszeugnis. Die etablierten Hersteller haben Angst, dass den Neueinsteigern zu sehr der rote Teppich ausgelegt wird, und die Neulinge haben Sorge, dass sie chancenlos sind, wenn Ferrari, Mercedes und Renault auf ihren Privilegien bestehen. Die Diskussionen um die Höhe des Budgetdeckels, Prüfstandsstunden, um das Investitionsvolumen und die Einstufung ob Neuling oder nicht erreichten zeitweise Kindergartenniveau. Immer wieder kam es zu Verzögerungen, weil einer noch eine neue Forderung nachreichte.

Man hatte fast den Eindruck, also wollten die Platzhirsche Audi und Porsche den Einstieg so schwer wie möglich machen. Da sollten sich Mercedes und Renault mal besser daran erinnern, wie sie selbst in der Königsklasse aufgenommen wurden. Denen wurden keine Steine in den Weg gelegt. Im Gegenteil. Renault durfte 1977 ohne Widerstände mit seinem Turbo-Motor einsteigen, und Mercedes wurde 1993 genehmigt, erst einmal inkognito anzutreten. Offiziell hieß das Triebwerk Sauber 2175. Das neue Reglement ist so geschrieben, dass es Neueinsteiger schwer haben. Eigentlich ist es nur machbar für Firmen, die schon eine Motorsport-Infrastruktur haben. Wenn morgen Hyundai käme und in die Formel 1 wollte, wären die Türen praktisch verschlossen. Weil man mit den erlaubten Investitionen gar keine Motorenfabrik neu aufbauen könnte. Das verstehe wer will.

Die nächste Blödheit leistete sich die FIA. Der neue Präsident Muhammed bin Sulayem versucht sich zu profilieren und will der Motorsportwelt zeigen, dass er die Zügel in der Hand hält. Als ihn sein inzwischen entlassener Generalsekretär Peter Baier daran erinnert, wie wichtig es ist, über das Motorenreglement am 29. Juni abzustimmen, antwortete der Präsident, dass er die Termine bestimme. Formel-1-Chef Stefano Domenicali konnte ihn mit Mühe davon überzeugen, es jetzt wenigstens im Juli zu tun.

Überhaupt dürfen Regelfindungsprozesse nicht so lange dauern. Das geht auch in zwei Monaten statt in zwei Jahren. Man muss nur die Verhandlungsrunden kürzer takten. Je länger die Pausen dazwischen, umso mehr Sonderwünsche. Kurze Zeiträume garantieren konzentriertes Arbeiten und wenig Ablenkung.

Michael Schmidt
Redakteur



48 **Motocross-WM in Indonesien: Längenfelder auf dem MX2-Podium**

GASGAS



MSa-Paddock



IMSA-RENNEN WATKINS GLEN
Redakteur Marcus Schurig bestreitet jedes Jahr eine ausgewählte Anzahl an IMSA-Rennen, darunter die vier langen Rennen in Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta. In Watkins Glen standen 48 Autos am Start – Rekord seit dem Merger 2014!



EIN REDAKTEUR GEHT STEIL
Nach dem Steilkurven-Umbau von Zandvoort ist „Scheivlak“ die letzte echte Mutkurve dort – und auch die ist ziemlich steil, wie Michael Bräutigam beim Trackwalk im Rahmen des ADAC GT Masters feststellte.



REISEN MIT LEGENDEN
Rallyereporter Markus Stier ließ sich bei der Safari-Rallye von Mike Kirkland chauffieren. Der 19-malige Safari-Teilnehmer stand einst als Nissan-Werksfahrer bei seinem Heimspiel fünf Mal auf dem Podium.



MIT ALLEM IN ASSEN
Bei der legendären Dutch-TT war es dieses Jahr wieder wie früher – und MSa-Reporter Imre Paulovits mittendrin. Am Donnerstag gab es strahlenden Sonnenschein, am Freitag Regen, am Sonntag tolle Rennen.



Schnell verliert

Ferrari ist schneller, Red Bull gewinnt. Wer an den Gegner zu viele Geschenke verteilt, kann nicht Weltmeister werden.

Von: **Michael Schmidt**

Red Bull 304, Ferrari 228, Mercedes 188: Der Punktestand nach neun Rennen passt nicht zu dem was auf der Rennstrecke passiert. Da hat Ferrari das schnellste Auto im Feld. Und Mercedes liegt im Schnitt fast eine Sekunde zurück. Doch Ferrari macht seinem Hauptgegner Red Bull zu viele Geschenke. Und der nimmt sie dankend an. Trotz vier Nullern in der Tabelle. Ferrari hat schon fünf. Nur Mercedes fährt noch mit reiner Weste. Deshalb ist der Titelverteidiger auch so nah dran.

Rückblickend hätte Ferrari mindestens fünf Rennen gewinnen müssen. Gewonnen hat man nur zwei. Bei sechs Pole-Positions. Die Bilanz von Red Bull liest sich umgekehrt. Drei Trainingsbestzeiten, sieben Siege. Nach einem starken Saisonauftakt stolpert Ferrari immer häufiger über die eigenen Füße.

Der Abstieg begann mit dem Heimspiel in Imola. Aus Angst vor dem überragenden Topspeed der Red Bull suchte Ferrari sein Heil in der Flucht nach vorne. Man wollte unbedingt die erste Startreihe besetzen. Verteidigung ist einfacher als Angriff gegen ein Auto, das auf den Geraden fliegt. Dafür brauchte Ferrari Reifen, die schnell aufwärmen. Die Quittung gab es im Rennen. Red Bull gewann Imola und Miami mit dem besseren Reifenmanagement. Ferraris Verschleiß war zu hoch.

Schwachstelle Motor

Barcelona und Monte Carlo waren wieder Ferrari-Land. Auf Strecken für maximalen Abtrieb hat der F1-75 einen Vorteil von zwei bis drei Zehnteln. Da spielt der Topspeed keine Rolle. Charles Leclerc hätte beide Rennen locker gewonnen. In Spanien stoppte ihn ein Turboladerschaden, in Monaco unglückliches Boxenstopp-Timing. Das trifft es besser als Strategiefehler, die man Ferrari vorwarf. „Pérez hatte elf Sekunden Rückstand auf Charles. In der ersten Runde auf frischen Intermediates hat er eine Sekunde gutgemacht, weil er hinter Norris festhing. In der zweiten war Pérez über zehn Sekunden schneller. Das konnte keiner ahnen. Genauso wenig, dass Sainz nach dem Boxenstopp eine halbe Runde hinter Latifi hängenbleibt. Passiert ihm das nicht, hätte Carlos das Rennen gewonnen“, verteidigt Teamchef Mattia Binotto seine Strategen.

> „Wir haben jetzt vier Rennen in fünf Wochen. Erst wenn wir danach in die Sommerpause gehen, wird sich ein Trend abzeichnen.“
>
> Mattia Binotto

In Baku reduzierte Ferrari den Topspeed-Vorteil von Red Bull mit einem neuen Heckflügel. Das Delta betrug nun nur noch fünf statt 15 km/h. Leclerc lag wieder in Führung, als ihm der Motor um die Ohren flog. Eine Analyse in Maranello ergab, dass der Exitus des Verbrenners eine Folge des Turboladerdefekts von Barcelona war. Und das wiederum hatte Folgen für den GP Kanada. Weil es nun nicht mehr ging mit einem Patchwork aus Antriebskomponenten zu fahren, die überlebt hatten, musste Ferrari neue Triebwerke in den Pool schleusen. Charles Leclerc bekam zwei frische Einheiten für den Preis von einer Strafe. Carlos Sainz ist mit den Motoren jetzt am Limit.

Man muss nicht Mathematik studiert haben, um vorauszusagen, dass Ferrari bei 13 verbleibenden Rennen noch weitere Motorstrafen kassieren wird. Zumal die in Barcelona und Baku festgestellten Probleme bei den Einheiten 3 und 4 noch gar nicht beho-



Ferrari ist schnell und schaut Red Bull trotzdem in den Auspuff. Auch in Montreal

WILHELM

ben wurden. Dazu muss Ferrari mit der Lösung, sofern man eine hat, erst mal auf den Prüfstand, sich dann die Modifikation von der FIA absegnen lassen und die entsprechenden Teile auch bauen. Das kann dauern. Hier hat Red Bull einen Trumpf in der Hand. Max Verstappen liegt voll im Plan. Er bekam in Baku sein zweites Antriebs-Kit.

Trumpfkarte Fahrbarkeit

Maranello bezahlt für ein aggressives Entwicklungsprogramm, das den Ferrari V6-Turbo zwar zum stärksten Motor im Feld, aber auch zu einer Wunderkerze macht. Binotto beschwichtigt: „Wenn die Technik vier Jahre lang eingefroren wird, musst du dich erst um Leistung kümmern. Die Zuverlässigkeit kommt in einem zweiten Schritt. Dafür erlaubt das Reglement weitere Eingriffe."

Honda hat für RBPowertrains einen kugelsicheren Motor gebaut. Der liegt nach eigenen Angaben in der Spitzenleistung sechs PS hinter Ferrari. Der zweite Nachteil ist gravierender. Kein Motor entfaltet seine Power so weich wie der Ferrari, keiner hat so viel Drehmoment. Was Red Bull am Ende der Geraden gewinnt, holt sich Ferrari am Anfang der Beschleunigungsphase zurück. „Die Fahrbarkeit ist der große Joker von Ferrari. Sowohl vom Motor als auch vom Auto her", gibt Red-Bull-Technikchef Adrian Newey zu. Montreal hat es gezeigt. Nur die Ferrari-Piloten konnten ihre Autos voll über die Randsteine prügeln, so als säßen sie noch in einem 2019er Ferrari. „Die Red Bull sind so halb drüber. Alle anderen mussten um die Randsteine herumkurven", berichtete TV-Experte Martin Brundle.

Red Bull ist gerade dabei, seinem RB18 einige Qualitäten des Ferrari beizubringen. „Der Ferrari hat ein breiteres Setup-Fenster als wir. Er funktioniert auf jeder Strecke und mit jedem Reifen. Die Aerodynamik ist bei allen Bodenfreiheiten stabil. Wir müssen unser Fenster erweitern", fordert Sportchef Helmut Marko. Red Bulls Stärken liegen in der Effizienz. Kein anderes Auto generiert so viel Anpressdruck über den Unterboden, kein anderes kann mit so wenig Flügel und so tief fahren, ohne dass es bei hohen Geschwindigkeiten zum Schaukeln kommt. „Red Bull ist auch das einzige Team, dass die Phänomene des Bouncings voll verstanden hat", loben sie bei Mercedes.

Das Geheimnis des Red Bull ist sein Unterboden. Als die ersten Fotos von der Unterseite der Autos auftauchten, waren alle im Fahrerlager überrascht, wie ausgeklügelt die acht Kanäle am Diffusor-Einlass des RB18 angelegt sind und wie simpel der Ferrari in diesem Bereich ist. Red Bull glaubt, dass der Ferrari sein Geheimnis im vorderen Bereich trägt. Marko: „Es ist das einzige Auto, das Biss auf der Vorderachse hat, das jeder Lenkbewegung folgt, statt zu untersteuern." Der Preis dafür ist ein unruhiges Heck. Leclerc kann damit leben. Sainz muss es noch lernen. In Montreal demonstrierte der Spanier, dass er auf einem guten Weg dorthin ist.

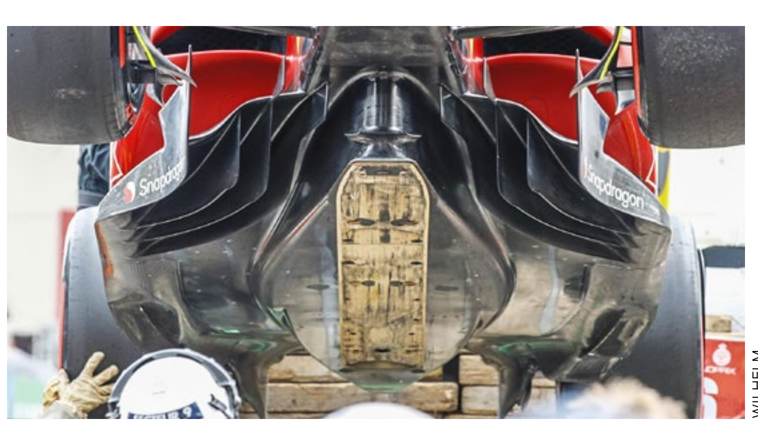
Max Verstappen schaute bisweilen neidisch auf Leclerc. Er wünschte sich ein Auto mit den gleichen Eigenschaften, nachdem ihm Sergio Pérez immer näher kam. Der neue Unterboden, der in Baku debütierte, war ein erster Schritt in diese Richtung. Jetzt hat Pérez wieder das Problem. Er klagte in Kanada über eine schlechte Fahrzeugbalance. Red Bull ist das egal. Das Auto muss dem Chefpiloten passen. Der andere muss nehmen, was da ist. Ferrari denkt genauso.

Binotto gibt den Titel noch nicht verloren: „Wir haben jetzt vier Rennen in fünf Wochen. Da kann viel passieren. Erst in der Sommerpause wird sich ein Trend abzeichnen." Auch Verstappen warnt, Leclerc wegen seiner 49 Punkte Rückstand abzuschreiben: „Nach drei Rennen lag ich so weit hinten. In der Formel 1 kann sich ganz schnell ganz viel ändern." ■



WILHELM

Motormisere: Leclerc verlor in drei Rennen 65 Punkte auf Verstappen



WILHELM

Ferraris Unterboden sieht aus wie eine Schülerzeichnung



WILHELM

Der Red Bull von unten zeigt ein kompliziertes Geflecht von Kanälen



Schumacher muss um sein Cockpit zittern. Geht Vettel in Rente, wird ein Platz frei

MOTORSPORT IMAGES

Kampf um die Cockpits

Die Cockpits bei den großen Teams sind vergeben. Aber im Mittelfeld sind noch längst nicht alle Plätze für 2023 besetzt. Die beiden deutschen Piloten gehören zu den wichtigsten Figuren im Schachspiel.

Von: **Tobias Grüner**

Das Fahrerkarussell hat dieses Jahr noch nicht so richtig Fahrt aufgenommen. Statt Wechseln wurden zuletzt vor allem Vertragsverlängerungen verkündet. Die großen Teams setzen auf Kontinuität. Ferrari hat Carlos Sainz bis Ende 2024 an sich gebunden. Genauso lange geht auch noch der Deal mit Charles Leclerc, der schon im Winter 2019 unterzeichnet wurde. Red Bull stattete Max Verstappen in der Winterpause mit einem Rentenvertrag bis 2028 aus. Im Rahmen des Monaco-Wochenendes wurde auch Sergio Pérez zur Unterschrift gebeten. Der Mexikaner trägt noch zwei weitere Jahre den dunkelblauen Overall. Bei Mercedes war ja schon in der Winterpause alles klar. George Russell und Lewis Hamilton bilden auch in der kommenden Saison das Silberpfeil-Duo.

Gasly darf nicht weg

Die Zeit der Wechselankündigungen ist auch im Mittelfeld noch nicht gekommen. Doch so langsam bilden sich erste Tendenzen heraus. Nach der Vertragsverlängerung von Pérez bei Red Bull hatte Pierre Gasly öffentlich mit dem Abgang von Alpha Tauri kokettiert. Doch in Montreal stellte Teamchef Franz Tost klar: „Pierre wird 2023 zu 100 Prozent bei uns fahren.“ Auf Nachfrage von Motorsport aktuell verriet Red-Bull-Sportchef Helmut Marko, dass man dem Franzosen erst in der Woche zuvor einen Brief geschickt habe. In diesem sei der Pilot darüber informiert worden, dass sein Arbeitgeber die Vertragsoption für ein weiteres Jahr einlöst. Auch bei Fahrer Nummer zwei scheint alles klar. Yuki Tsunoda zeigte zuletzt eine ansteigende Formkurve. Außerdem hilft dem Japaner die weiter bestehende Verbindung der beiden Red-Bull-Teams zu Motorenpartner Honda.

Bei McLaren scheint nur auf den ersten Blick alles klar. Lando Norris hatte seinen Vertrag schon

vor der Saison bis 2025 verlängert. Daniel Ricciardo ist noch bis zum Ende der kommenden Saison an den Rennstall aus Woking gebunden. Doch besonders zufrieden ist die Teamführung nicht mit den Leistungen des Australiers. Für das relativ hohe Gehalt sind die Ergebnisse einfach nicht gut genug. Die Frage lautet, ob man sich in der Winterpause irgendwie einvernehmlich trennen kann. Als Ersatzkandidat stünde Colton Herta bereits parat. McLaren hat angekündigt, dass der IndyCar-Star noch in diesem Jahr Testfahrten in einem 2021er Auto absolvieren darf. Dazu kommt noch mindestens ein Einsatz in einem Freien Training mit dem aktuellen Modell. Für Herta spricht nicht nur das fahrerische Talent. Er könnte im Formel-1-Boom-Markt USA auch neue Sponsorentüren für McLaren öffnen.

Bei Alfa Romeo geht es ebenfalls nur noch um ein freies Cockpit. Und auch hier sind die Kandidaten klar. Guanyu Zhou und



Aktuell gibt es mehr gute Fahrer als freie Cockpits. Ein elftes Team wie Andretti könnte die Formel 1 locker verkraften.

Théo Pourchaire streiten sich darum, wer 2023 an der Seite von Valtteri Bottas auf Punktejagd gehen darf. Die Langzeitplanung für Eigengewächs Pourchaire sah eigentlich den F1-Aufstieg in der kommenden Saison vor. Doch die Leistungen des Sauber-Juniors in der Formel 2 stagnierten zuletzt etwas. Zur Verteidigung des erst 18-jährigen Franzosen muss man anfügen, dass der Rückstand auf Tabellenführer Felipe Drugovich auch durch Technikprobleme auf 49 Punkte angewachsen ist. Dass die Vergabe des zweiten Alfa-Cockpits nun völlig offen ist, liegt aber vor allem an den überraschend starken Leistungen von Zhou. „Er ist einer der besten Rookies, die ich in meiner Zeit bei Sauber gesehen habe“, lobt Teammanager Beat Zehnder. Im Qualifying fehlte Anfang des Jahres noch etwas Vertrauen ins Auto, doch zuletzt konnte der Chinese das Teamduell zwei Mal gewinnen. Die Rennpace passte von Anfang an. Dass bisher nur fünf WM-Punkte rausgesprungen sind, lag vor allem an den vielen Defekten.

Aston will Vettel halten

Noch unklar ist auch, wie es mit unseren beiden deutschen Piloten weitergeht. Bei Haas wurde Kevin Magnussen vor seinem Formel-1-Comeback gleich mit einem Zweijahres-Vertrag ausgestattet. Mick Schumacher muss dagegen um sein Cockpit zittern. Auf die Unterstützung von Ferrari sollte sich der Youngster nicht mehr verlassen. Die Italiener setzen wie bereits erwähnt voll auf Leclerc und Sainz. Außerdem dürften Schumis Leistungen die Entscheider in Maranello nicht gerade vom Hocker gerissen haben. Haas-Teamchef Guenther Steiner bestätigte bereits, dass man nicht mehr auf die finanzielle Unterstützung von Ferrari oder andere Fahrer-Sponsoren angewiesen sei: „Wir nehmen einfach die zwei besten Piloten, die wir finden können.“

Im Schumacher-Lager scheint man sich schon nach Alternativen außerhalb des Ferrari-Kosmos umzusehen. So wurden Gerüchte über einen möglichen Wechsel zu Aston Martin in Umlauf gebracht. Dort öffnen sich aber nur die Türen, wenn Sebastian Vettel seine Karriere beendet. Teamchef Mike Krack hatte mehrmals betont, dass er die Zusammenarbeit mit dem Heppenheimer gerne fortführen würde. „Wir müssen ihn davon überzeugen, dass wir uns als Team weiterentwickeln und das Auto verbessern können. Das ist mit dem Barcelona-Upgrade schon gelungen. Und das müssen wir mit dem Silverstone-Upgrade erneut beweisen“, so Krack. Einen Zeitplan für die Fahrerentscheidung gebe es aber noch nicht. Dass Lance Stroll als Besitzersohn das zweite Cockpit bekommt, steht natürlich außer Frage.

Bei Alpine braucht Schumacher nicht anzuklopfen. Neben dem bereits bestätigten Esteban Ocon ist nur noch ein Cockpit frei, allerdings hat die französische Equipe dafür gleich zwei Bewerber. Nach einem Jahr auf der Ersatzbank giert Junior-Pilot Oscar Piastri nach einem Stammplatz. Doch die Glanzleistungen von Fernando Alonso machen der Teamleitung die Entscheidung schwer. Aktuell scheint es unmöglich, den 40-jährigen Doppelweltmeister vor die Tür zu setzen. Teamchef Otmar Szafnauer bestätigte allerdings schon, dass Piastri auf jeden Fall 2023 in der Formel 1 fahren wird. Sind die Plätze bei Alpine besetzt, bleibt aber nur die Option, den Formel-2-Meister von 2021 bei Williams zu parken. Das britische Traditionsteam hat als einziger Rennstall noch keinen Fahrer bestätigt. Klar ist nur, dass die Tage von Nicholas Latifi trotz üppiger Sponsorenmitgift gezählt sind. Die Leistungen des Kanadiers waren einfach nicht gut genug.

Die Frage lautet, was mit Alex Albon passiert. Der Thailänder konnte zuletzt regelmäßig mit starken Vorstellungen überzeugen. Doch mit dem Williams FW44 ist aktuell kein Blumentopf zu gewinnen. Die finanzielle Unterstützung durch Red Bull läuft Ende der Saison aus. Damit könne Albon selbst entscheiden, wo er künftig fahren will, bestätigte Helmut Marko. Wie man hört, hat Haas den 26-Jährigen bereits auf dem Radar.

Die beteiligten Fahrer müssen noch ein paar Monate mit der Ungewissheit leben. Wechselentscheidungen vor der Sommerpause sind eher unüblich. Aber spätestens beim Dreierpack Spa-Zandvoort-Monza sollte sich das Fahrerkarussell langsam in Bewegung setzen. ■



XPB

Alonso räumt seinen Platz bei Alpine nicht freiwillig für Junior-Pilot Piastri



WILHELM

Pierre Gasly darf so schnell nicht aus dem Alpha-Tauri-Cockpit aussteigen



ALFA ROMEO

Der fest eingeplante F1-Aufstieg von Théo Pourchaire ist nicht mehr so sicher

Plötzlich haben die Piloten das Sagen



Vor jedem Grand Prix müssen alle 20 Piloten den Medien Rede und Antwort stehen. An Geschwätzigkeit herrscht kein Mangel. Aber haben die Herren Chauffeure auch etwas zu sagen?

Von: **Elmar Brümmer**

Haben sie. Und das hat tatsächlich wenig mit den weichgespülten PR-Botschaften zu tun, von denen manche Rennstallbeauftragte tatsächlich denken, dass sie jemand glaubt – mit etwas Glück sie selbst. Doch nach zwei Jahren Dauer-Interviews (von Silverstone an werden die Talkrunden eingeschränkt) dürfen wir erleichtert feststellen: Die Rennfahrer aller Generationen haben eine Meinung, und die wollen sie auch kundtun.

Nehmen wir das Bouncing. Da hüpften die Meinungen nur so von Mikrofon zu Mikrofon. Der besonnene Russell, der nüchterne Verstappen, der theatralische Hamilton, der zweifelnde Leclerc. Mag schon sein, dass Pierre Gasly von Franz Tost eins drauf bekommen hat für seine Äußerung, dass er keine Lust habe, in 30 Jahren am Krückstock zu gehen. Aber so ist das mit den mündigen Athleten, die wir uns doch alle wünschen: Muss ja nicht jedem gefallen, was sie sagen. Wer den Mut hat, mit Tempo 300 auf das enge Altstadttor von Baku zuzurasen, der kann doch ruhig mal den Mund aufmachen.

Mohammed Ben Sulayem, der noch frische Präsident des Automobilweltverbandes, lamentiert, dass Champions wie Lauda und Prost sich nur fürs Fahren interessiert hätten, heute aber Piloten wie Vettel für die Regenbogen-Bewegung, Lewis Hamilton für die Menschenrechte und Lando Norris für die Inklusion stünden. Sulayems rhetorische Frage: „Sollten wir unsere persönlichen Ansichten wirklich ständig dem Sport aufzwingen?" Das klang nach Zensur, und deshalb gingen die Angesprochenen auf die Barrikaden. Sie wollen nicht schweigen wie die Olympioniken. Hamilton und Co wissen um ihre Macht, und dass sie via Netflix die junge Generation sensibilisieren oder gar aufrütteln können. „Jeder Einzelne hier sollte stärker seine Meinung sagen, damit die Leute mehr über diese Themen diskutieren", erklärt der Rekordweltmweister. Präsident Sulayem

> „Es gibt Themen, die angesprochen werden müssen. Sie sind größer als der Sport, größer als wir alle. So groß, dass sich niemand mehr entziehen kann."
>
> Sebastian Vettel

twitterte eilig hinterher, dass „Nachhaltigkeit, Diversität und Inklusion eine der wichtigsten Prioritäten meines Amts sind". Trotzdem: Punktsieg Rennfahrer.

Sebastian Vettel macht aus der Weltmeisterschaft seine persönliche Wertemeisterschaft, mittlerweile gibt es eine ganze Kollektion an Protest-T-Shirts des früher so konservativen Heppenheimers. „Es gibt Themen, die angesprochen werden müssen. Sie sind größer als der Sport, größer als wir alle und so groß, dass sich niemand mehr entziehen kann", sagt der 34 Jahre alte Familienvater. Mit seinem Protest gegen den Teersandabbau als „Kanadas Klimaverbrechen" hat er die Energieministerin der Provinz Alberta zu einer Reaktion provoziert. „Ich habe über die Jahre schon viel Heuchelei gesehen, aber das ist die Krönung", twitterte sie und verwies darauf, dass Vettels Rennstall von Aramco, der größten Erdölfördergesellschaft der Welt, mitfinanziert wird. Im Grand Prix fuhr Vettel nicht mit der Botschaft auf dem Helm. Warum, wollte er nicht sagen. Es darf gemutmaßt werden, wer da Druck ausgeübt hat.

Seit dieser Saison gibt es auch den obligatorischen Kniefall vor dem Rennen nicht, das Bekenntnis „We race as one" taucht auch seltener auf. Mercedes hat dafür seinen heiligen Stern in Regenbogenfarben getüncht, um ein Zeichen zu setzen. Dagegen kann ein sich so gern unpolitisch gebendes F1-Management nichts machen. Höchstens bangen, ob Vertragspartner Orbán in Ungarn wieder durch offene Meinungsäußerungen (oder auch nur durch Vettels Regenbogenfahrrad) düpiert wird. Der Hesse weiß, dass ihn sein Engagement nicht beliebter macht, aber seinen Ehrgeiz scheint das nicht zu bremsen.

Schützenhilfe kommt von Toto Wolff: „Es ist extrem wichtig, Meinung zu zeigen." Ob der Mercedes-Teamchef das auch so sieht, wenn es um die Fahrergehälter geht? Als die Rennstallbesitzer kürzlich einen Gehaltsobergrenze ins Spiel gebracht haben, wehrte sich vor allem Max Verstappen: „Das ist komplett falsch. Zurzeit wird die Formel 1 immer populärer, und jeder verdient immer mehr. Wir sind es, die die Show bieten und dafür unser Leben riskieren." Und deshalb den Mund aufmachen. ■

RETURN TO SENDER

Mündige Fahrer setzen F1-Bosse unter Druck

Eigene Meinung erwünscht oder zu viel Politik? Der Autor freut sich über Ihr Feedback. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Sebastian Vettel protestierte in Montreal gegen kanadische Umweltsünden – trug den Helm aber nicht im Rennen

Formel 1

Mansell-Comeback

Nigel Mansell durfte beim Goodwood Festival of Speed erstmals wieder in seinem Meisterauto von 1992 Platz nehmen. Die Fans empfingen den Williams mit der roten Startnummer 5 auf der Nase mit großer Begeisterung.

Von: **Tobias Grüner**

Der alte Glanz von Williams ist zuletzt etwas verblasst. Doch die Zuschauer in Goodwood erinnerten sich offenbar noch gut an die erfolgreichen Zeiten in den 80er- und 90er-Jahren, als der Familienrennstall neun Konstrukteurspokale und sieben Fahrertitel feiern konnte.

Der Name Nigel Mansell ist besonders eng mit dem Team aus Grove verbunden. Mit 28 Siegen ist er der erfolgreichste Williams-Pilot aller Zeiten. Neun davon fuhr der charismatische Schnauzbartträger in seiner Meistersaison 1992 ein. Nun, 30 Jahre danach, wurde der Pilot mit seinem damaligen Dienstwagen erstmals wieder vereint. Beim Goodwood Festival of Speed rollte der 69-Jährige mit dem FW14B vor Tausenden jubelnden Zuschauern die Piste entlang. „Das ist ein ganz besonderer Tag", strahlte Mansell danach. „Es war ein tolles Gefühl, wieder am Steuer dieses außergewöhnlichen Rennwagens zu sitzen. Ich werde diesen emotionalen Moment sicher noch lange in Erinnerung behalten." ■



WILLIAMS

Die ikonische Nummer 5 ist zurück: Nigel Mansell vereint mit seinem FW14B

Formel 1

Bis 2030 CO_2-neutral

2019 hatte sich die Formel 1 auf die Fahnen geschrieben, bis 2030 ein umweltfreundlicher Sport zu werden. Die CO_2-Emissionen sollen netto auf null gedrückt werden. Dazu braucht es nachhaltiges Benzin, erneuerbare Energien und einen sinnvolleren Rennkalender.

Von: **Andreas Haupt**

Jeder weltweit handelnde Sport hinterlässt einen Fußabdruck. Der Fußball wie die Formel 1. Die Königsklasse des Motorsports gab in der Saison 2019, also vor Ausbruch von Corona, ihren CO_2-Ausstoß mit einem Äquivalent von 256 551 Tonnen an. Zum Vergleich: Eine Fußball-WM stößt mehr als zwei Millionen Tonnen aus.

2019 hatte die Formel 1 das Ziel ausgerufen, sich selbst bis 2030 zu dekarbonisieren. Es ist ein Muss, um zu überleben. Erste Schritte wurden gegangen. Zum Beispiel: Durch umgebaute Frachtcontainer, um effizienter zu reisen. Durch die Umstellung auf 100 Prozent erneuerbare Energien im F1-Hauptquartier in London. Durch die Fernsteuerung der TV-Produktion, um an der Rennstrecke mit weniger Technik aufschlagen zu müssen. Das Silverstone-Rennen 2021 produzierte man erstmals CO_2-neutral. 2022 will man es wiederholen.

Die Zusammenarbeit mit FIA, Teams, Rennstreckenbetreibern und Herstellern wird intensiviert. Der Rennkalender soll alsbald regionalisiert werden, um nicht kreuz und quer zu reisen. Ein wichtiger Baustein wird der nachhaltige Sprit ab 2026. Er soll so designt sein, dass eine schnelle Adaption für Straßenautos möglich ist. Damit könnte die Formel 1 einen entscheidenden Beitrag leisten, die CO_2-Emissionen im Straßenverkehr zu drücken. ■

FORMULA 1

Noch acht Jahre: Bis 2030 will die Formel 1 ein nachhaltiger Betrieb sein

NACHRICHTEN

NEUES PK-FORMAT
Die Formel-1-Piloten haben Freitagvormittag künftig wieder etwas mehr Zeit. Die große Pressekonferenz mit allen 20 Fahrern, die zu Beginn dieser Saison eingeführt wurde, wird ab Silverstone wieder abgeschafft. Künftig werden nur noch 10 Piloten in zwei Fünfergruppen am Donnerstag vor die Presse treten.

MADRID WILL GRAND PRIX
Der Bürgermeister von Madrid, Enrique López López, hat F1-Boss Stefano Domenicali einen Brief geschrieben, in dem sich die spanische Hauptstadt für einen Grand Prix bewirbt. Bis die Königsklasse in Madrid Station macht, dauert es aber wohl noch eine Weile. Der aktuelle Vertrag mit Konkurrent Barcelona läuft noch bis 2027.

GASLY DOPPELT FIX
Im Rahmen des Montreal-Wochenendes hat AlphaTauri-Teamchef Franz Tost bereits klipp und klar bestätigt, dass Pierre Gasly auch 2023 für das Red-Bull-B-Team antritt. Eine Woche später verkündete der Rennstall die sechste Saison mit dem Franzosen noch einmal offiziell per Pressemitteilung.

LEGENDEN-PARADE
Beim Österreich-Grand-Prix bekommen die Zuschauer viele historische Rennwagen zu sehen. Im Rahmen der „Legenden-Parade" wird Mathias Lauda den Ferrari 312B3 (1974) seines Vaters pilotieren. Riccardo Patrese sitzt in seinem 1983er Brabham-BMW. Martin Brundle fährt den Benetton von 1992, Ralf Schumacher den Williams-BMW von 2003, McLaren-Boss Zak Brown den Andretti-Lotus von 1978 und David Coulthard den Red Bull RB8 von 2012.

ZEITPLAN GP ENGLAND
Training 1: Fr. 1. Juli – 14 Uhr
Training 2: Fr. 1. Juli – 17 Uhr
Training 3: Sa. 2. Juli – 13 Uhr
Quali: Sa. 2. Juli – 16 Uhr
Rennen: So. 3. Juli – 16 Uhr

Revolution mit Schwächen

Der Lotus 99T war von außen betrachtet ein Biedermann. Unter der Verkleidung steckte für damalige Verhältnisse eine Revolution. Ein aktives Fahrwerk sollte das Auto immer in der aerodynamisch günstigsten Position halten. Das gelang nicht immer.

Von: **Michael Schmidt**

Für Lotus war die Saison 1987 eine Zäsur. Um seinen Superstar Ayrton Senna zu halten, löste ein Tabaksponsor den anderen ab. Camel zahlte mehr als John Player. Außerdem wechselte der Rennstall von den durstigen Renault-Motoren auf Honda-Triebwerke. Lotus musste jedoch die Kröte schlucken, mit dem 1986er-Honda-Motor zu fahren. Den RA167E bekam Werkspartner Williams exklusiv. Der gab im Qualifikationstrimm 40 PS mehr ab. Der Lotus 99T aus der Hand von Gérard Ducarouge war rein äußerlich eine Weiterentwicklung des Vorjahresautos, nur gelb lackiert.

Die Revolution steckte unter der Verkleidung. Lotus experimentierte schon seit 1983 mit einer aktiven Aufhängung. Es war eine schwere Geburt. Nigel Mansell hatte viele Testkilometer in die Entwicklung investiert. Als man endlich am Ziel war, fuhr Mansell längst für Williams. Erst vier Jahre später traute Projektleiter Peter Wright der für damalige Verhältnisse zukunftsgewandten Technik GP-Einsätze zu. Am 3. Februar 1987 wurde das Auto in London präsentiert. Die konventionellen Aufhängungen mit je zwei Dreieckslenkern und Zugstreben waren zusätzlich mit vier Hydraulikelementen bestückt, die computergesteuert das Auto immer in der aerodynamisch günstigsten Position hielten und dafür sorgten, dass die Reifen optimal auf der Strecke auflagen. Das machte den Lotus auf den Geraden zum schnellsten Auto im Feld und reduzierte den Reifenverschleiß. In den Kurven profitierte Lotus nicht immer von seinem fliegenden Teppich. Das lag nicht nur an der begrenzten Rechenleistung.

Blackout in Hockenheim

Lotus war aerodynamisch hinter Williams, Ferrari und McLaren zurückgefallen. Daran konnte auch das Ausrichten des Chassis je nach Fahrsituation nichts ausrichten. Das System funktionierte auch nicht auf allen Strecken gleich gut. In Hockenheim fiel es ganz aus. Der Lotus ging in einen Notlauf mit konstanter Bodenfreiheit. Trotzdem wurde Senna noch Dritter. Am besten war es auf Strecken mit nur einem Kurventyp und vielen Bodenwellen. Das erleichterte die

MSA

Der Lotus 99T war aerodynamisch eine simple kastenförmige Konstruktion



MOTORSPORT IMAGES

Senna glaubte an die Revolution. Doch die war noch zu unausgereift

DIE ERFOLGE

WILHELM

Debüt: GP Brasilien 1987
GP-Einsätze: 16
Einsatzzeit: 1987
Siege: 2
Pole-Position: 1
Punkte: 64

DAS DETAIL



MSA

Lotus setzte den Vorläufer des aktiven Fahrwerks schon 1983 im Lotus 92 ein. Mit mäßigem Erfolg. 1987 gab Peter Wright grünes Licht für die Evolution des Systems. Der Computer war unter dem Sitz montiert. Er bezog seine Informationen von mehreren Sensoren, die Geschwindigkeiten, dreidimensionale Beschleunigungswerte und die Frequenz der Stöße von der Fahrbahn ermittelten. Entsprechende Kommandos wurden an vier hydraulische Stellglieder weitergeleitet. Das System war mit 25 Kilogramm ein Monster. Und es raubte dem Honda-Motor ungefähr fünf Prozent seiner Leistung. Da sich das aktive Fahrwerk nicht wie erhofft als Matchwinner erwies, verzichtete Lotus in der Saison 1988 wieder darauf. Williams dagegen entwickelte es bis 1993 zur Perfektion.

DIE TECHNIK



MSA

Bezeichnung: Lotus 99T-Honda
Chassis: Karbon-Monocoque
Motor: Honda V6-Turbo, 970 PS bei 12 000/min
Getriebe: Lotus, 5/6-Gang, manuell
Vorderachse: 2 Dreieckslenker, Pullrod
Hinterachse: 2 Dreieckslenker, Pullrod
Reifen: Goodyear
Länge: 4216 mm
Breite: 2146 mm
Höhe: 1003 mm
Radstand: 2730 mm
Spur vorne: 1790 mm
Spur hinten: 1640 mm
Tank: 195 l
Gewicht: 551–538 kg

Programmierung. Auf den Stadtkursen von Monte Carlo und Detroit demonstrierte Senna mit zwei Siegen das Potenzial der Idee. Dort bügelte das System die Unebenheiten am effizientesten aus. Senna spürte es. Erstmals musste er seine Hände nicht mehr zum Schutz bandagieren. Der Brasilianer bestand trotz vieler Kinderkrankheiten auf dem aktiven Fahrwerk. Er sah darin die einzige Chance auf den WM-Titel. Am Ende wurde er Dritter, was er der Zuverlässigkeit des Pakets zu verdanken hatte. Keiner legte mehr Rennkilometer zurück als Senna. Das lag auch daran, dass Lotus vor der Saison viele Komponenten verstärken musste. Der Honda V6-Turbo vibrierte deutlich stärker als das Vorgänger-Triebwerk von Renault. Das ging aufs Gewicht. Der Lotus schleppte rund 20 Kilogramm zu viel mit sich herum.

Williams macht es besser

Ducarouge beschränkte sich bei der Weiterentwicklung des Chassis im Laufe der Saison auf flachere Seitenkästen und ein schmaleres Cockpit. Sechs Chassis wurden gebaut.

Auch Williams entwickelte 1987 eine computergesteuerte Niveauregulierung, die einfacher als das Lotus-System, deshalb aber wahrscheinlich auch effizienter war. Sie wurde erst spät in der Saison vom Konstruktionsbüro freigegeben. Nelson Piquet gewann damit den GP Italien. Während Lotus von einer aktiven Aufhängung sprach, nannte Williams-Chefkonstrukteur Patrick Head sein System provokativ „reaktiv“. ■



WILHELM

In Hockenheim ging Senna beim Start in Führung. Am Ende wurde er Dritter

Zwischen den Jahren



So eng wie nie zuvor: Durch die Verlängerung des Reglements rückt das IndyCar-Feld weiter zusammen

INDYCAR

Die Vorbereitungen für die IndyCar-Hybrid-Ära laufen weiter unrund. Auf Wunsch der Hersteller musste die erste offizielle Ausfahrt mit den elektrisierten 2,4-Liter-V6 in den Juli verschoben werden. Trotz der Umstände geben sich die Verantwortlichen aber bewusst entspannt. Denn: Dank der Konstanz bei den Regeln ist der Wettbewerb so spannend wie nie zuvor.

Von: **Philipp Körner**

Mark Miles, der CEO der IndyCar, hat sich seinem Schicksal mittlerweile ergeben. Nachdem er und sein Team lange versucht hatten, die neuen Hybrid-Motoren im kommenden Jahr an den Start zu bringen, sieht er nun das Positive an der Verschiebung auf die Saison 2024. Miles erklärt: „Natürlich hätte ich die neuen Antriebe am liebsten schon nächstes Jahr auf der Strecke gesehen, aber die Extra-Zeit gibt uns die Möglichkeit, es richtig zu machen. Man darf nicht vergessen, dass es keine typische Hybridtechnik sein wird.“ Als passenden Vergleich führt der ehemalige CEO des Tennisverbands ATP die Übernahme des Indianapolis Motor Speedway durch seinen Boss Roger Penske an. „Direkt danach begann die Pandemie, und wir durften keine Fans an der Strecke begrüßen. Auch hier haben wir die Zeit genutzt, um das Areal in Ruhe zu renovieren.“

Für die IndyCar ist es nicht die erste große Verzögerung auf dem Weg in eine elektrisierte Zukunft. Schon die Jahre 2021 und 2022 galten als avisierte Auftaktsaisons einer neuen Motoren-Formel, welche die Basis für die Hybrid-Unterstützung darstellt. Doch verschiedene Faktoren – darunter allen voran die Pandemie – schoben die Pläne immer weiter zurück. Mittlerweile haben sowohl Chevrolet (Ilmor) als auch Honda ihre neuen 2,4-Liter-V6 mit Doppelaufladung umfangreich auf den Prüfständen getestet. Im Falle von Chevy läuft der stationäre Testbetrieb schon weit über eineinhalb Jahre. Außerdem gab es Ende März bereits einen dreitägigen Test auf dem Rundkurs des Indianapolis Motor Speedway. David Salters, der Technische Direktor von Hondas Motorsport-Zweig HPD resümierte damals: „Der Motor lief an den drei Tagen rund, und wir konnten alle geplanten Aufgaben abhaken.“ Sein Gegenstück bei Chevrolet, Rob Buckner, klang noch etwas optimistischer: „Wir könnten den Motor schon morgen im Rennen einsetzen. Ein größeres Lob kann man einem solchen Testträger gar nicht aussprechen!“

> „Natürlich hätte ich die Antriebe am liebsten nächstes Jahr gesehen, aber die Extra-Zeit gibt uns die Möglichkeit, es richtig zu machen.“
>
> Mark Miles, CEO IndyCar

Warten aufs Gesamtpaket

Die erste Probefahrt mit dem „verheirateten“ Antrieb hätte eigentlich in den letzten Tagen stattfinden sollen, doch vor einigen Wochen baten die Hersteller um eine weitere Verschiebung in den Juli. Offenbar benötigen sie noch mehr Eingewöhnungszeit mit dem Gesamtpaket. GM-Techniker Buckner berichtet: „Wir haben den Hybrid-Motor bereits auf dem Prüfstand und sind im Austausch mit der IndyCar und ihren Zulieferern.“ Obwohl die Spezifikationen noch nicht komplett offiziell sind, vermelden amerikanische Medien schon seit Längerem ein rund 100 PS starkes ERS des deutschen Zulieferers Mahle. Wegen der besonderen Anforderungen der IndyCar mit ihren Ovalen soll das System einem Superkondensator entsprechen, der ein schnelles Auf- und Entladen ermöglicht.

GM-Mann Buckner gibt sich trotz des erneuten Aufschubs

„Die Verschiebung ist keinesfalls mit Pausen verbunden. Wir nutzen die Zeit so gut wie wir können und sammeln weiter Erfahrung.“

Rob Buckner, Chevrolet

weiter optimistisch. Er sagte im Rahmen des letzten Rennwochenendes auf der Road America: „Unser Ziel ist es, das Produkt immer weiter zu verfeinern. Die Verschiebung ist keinesfalls mit Pausen verbunden. Wir nutzen die Zeit so gut wir können und sammeln weiter Erfahrung.“ Und auch auf der kommerziellen Seite plane man schon für das Debüt des 2,4-Liter-V6: „Wir kalkulieren immer mit zwölf Vollzeit-Motorenkunden und insgesamt 18 Autos beim Indy 500. Das visieren wir auch für die neue Generation an.“ Die Sorge vor möglichen Engpässen ab 2024 sieht der Ingenieur nicht gegeben. „Das Letzte, was wir wollen, ist, dass wegen uns Herstellern am Ende nur 20 Autos in der Startaufstellung stehen.“

Obwohl bei den Fahrern schon Vorfreude auf die deutlich stärkeren Antriebe herrscht, waren sie zuletzt trotzdem noch voll des Lobes für das aktuelle Produkt. Penske-Pilot Josef Newgarden, der bereits drei Rennen in dieser Saison gewinnen konnte, beschreibt: „Es ist unglaublich hart, in dieser Serie Poles und Siege zu holen. Es gibt keine wirklichen Konstanten mehr. Vor zehn Jahren hatte ein Team mit einem Performance-Vorteil noch für die ganze restliche Saison die Oberhand. Nun kann man jedes Wochenende so einen Vorteil finden. Es geht immer hin und her.“ Wie viele andere im Paddock wundert sich der zweimalige Champion: „Wir sagen ja jedes Jahr, dass der Wettbewerb enger wird. Aber so war es wirklich wieder! Die Entwicklung des aktuellen Autos hat einen sehr feinen Punkt erreicht, und deswegen zählt jedes Detail – beim Tuning, beim Fahrstil und bei den Simulatoren.“ Auch Honda-Mann Simon Pagenaud (Meyer Shank Racing) kommt zum selben Fazit: „Mittlerweile ist das Niveau so hoch, dass selbst kleinste Details, die vor sechs Jahren vielleicht noch hintenüberfielen, aufwendig analysiert werden. Alle Komponenten müssen zusammenkommen, damit man Erfolg hat. Deswegen gibt es so viele unterschiedliche Sieger.“

Tests statt Urlaub

Aus diesem Grund nutzen diverse Teams die vermeintliche Sommerpause für Tests auf dem Iowa Speedway und dem Indy-Rundkurs. Besonders Iowa stand nach der einjährigen Pause ganz weit oben auf der Prioritätenliste der Teams. Angesichts der Streckenlänge von 0,875-Meilen ist das Oval bekannt für sein sehr enges Racing. Vergangene Woche drehten 19 Piloten dort ihre Runden. Team Penske, A. J. Foyt Racing, McLaren SP, Chip Ganassi Racing, Dale Coyne Racing, Meyer Shank Racing und Rahal Letterman Lanigan Racing waren teamseitig vertreten. Josef Newgarden, bekanntermaßen ein großer Freund des kleinen Ovals, setzte am Ende die schnellste Rundenzeit. Dahinter lagen seine Teamkollegen Will Power und Iowa-Neuling Scott McLaughlin. Power sammelte mit insgesamt 282 Runden die meiste Erfahrung. Die beiden Rennen am 23. und 24. Juli werden dann 250 beziehungsweise 300 Runden umfassen.

Der zweite Test in Indianapolis fand in einem deutlich kleineren Rahmen statt. Acht Fahrer drehten dort bei ebenfalls warmen Temperaturen fleißig Runden. Schnellster war Colton Herta (Andretti Autosport) vor seinem Kollegen Alexander Rossi. Erwähnenswert ist zudem Simona de Silvestro (Paretta Autosport), die nach ihrem herausfordernden Debüt auf der Road America den ersten richtigen Test fuhr. Unter anderem bekam sie dabei Unterstützung von Conor Daly, der für den Allianzpartner Ed Carpenter Racing antritt. Hinter McLaren-Pilot Felix Rosenqvist mit insgesamt 93 Runden war de Silvestro die zweitaktivste Pilotin. Sie spulte 91 Umläufe ab.

Am kommenden Wochenende wird die Schweizerin in Mid-Ohio dann ihr zweites Saisonrennen fahren. Dort überspringt die IndyCar offiziell den Halbzeitpunkt. Im Juli finden insgesamt fünf Läufe statt – darunter der Doppellauf auf dem Iowa Speedway und das zweite Rennen auf dem Indy-Rundkurs (30. Juli). Für die Titelkandidaten wird der Monat also entscheidend sein. Der weiter geduldig wartende Mark Miles freut sich bereits: „Keine andere Rennserie bietet einen so engen Wettbewerb wie wir!“ ■



19 Piloten bereiteten sich mit einem Test auf die Rückkehr von Iowa vor



Iowa-Speedway-Spezialist Josef Newgarden setzte die schnellste Zeit



Ein weiterer privater Test mit acht Autos fand auf dem Indy-Rundkurs statt



Simona de Silvestro im Gespräch mit ihrem neuen Teamkollegen Conor Daly



BR FOTO

René Rast und Jakub Giermaziak feierten ihren ersten NLS-Sieg

Premiere für Rast

Beim dritten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Meisterschaft (NLS/VLN) sicherte sich das Phoenix-Duo René Rast und Jakub Giermaziak im Audi R8 LMS den Sieg vor dem Walkenhorst-BMW (Krognes/Trogen) und dem Phoenix-Audi von Stippler/Kolb.

Von: **Bianca Leppert**

Das 45. RCM DMV Grenzlandrennen war nach dem Saisonhighlight 24h-Rennen wie zu erwarten eine recht ruhige Veranstaltung mit 121 Startern insgesamt und 15 in der GT3-Klasse. Die Finalphase des insgesamt vierstündigen Laufs hatte jedoch einiges zu bieten und wurde von einem packenden Zweikampf in den letzten 30 Minuten geprägt.

DTM-Pilot René Rast, der sich den Phoenix-Audi (#16) mit Jakub Giermaziak teilte, sicherte sich dabei den ersten NLS-Sieg seiner Karriere vor Christian Krognes/Sami-Matti Trogen im Walkenhorst-BMW M4 GT3 (#34). Den letzten Podiumsplatz belegten Frank Stippler/Vincent Kolb ebenfalls in einem Audi R8 LMS GT3 von Phoenix (#5).

„Ich fahre hier seit 15 Jahren und habe nie einen NLS-Sieg geholt, es stand also definitiv auf meiner Bucket List", meinte Rast, der erst am vergangenen Wochenende einen DTM-Sieg holte und sich dieses Mal auf der Nordschleife gegen Krognes im Walkenhorst-BMW behaupten musste. „Natürlich hatte ich gehofft, dass wir gewinnen werden. Wir mussten hart dafür kämpfen, speziell in den letzten beiden Stints. Es hat mir sehr viel Spaß gemacht. Der BMW war extrem stark. Jeder Sieg, egal in welcher Rennserie, ist wertvoll. Der heutige hat für mich einen hohen Stellenwert."

Fehler beim Boxenstopp

Sein Teamkollege Kuba Giermaziak, der ebenfalls seinen ersten NLS-Gesamtsieg schaffte, meinte: „Wir haben einen kleinen Fehler beim letzten Boxenstopp gehabt und Zeit verloren, so sind wir hinter den BMW gefallen, und René musste es auf der Strecke wieder reinholen."

> „Wir hatten das Setup ein wenig verändert, das hat das Auto ein wenig schwieriger beherrschbar gemacht. Aber wir mussten etwas probieren."
>
> Christian Krognes, Walkenhorst

Doch auch bei den Verfolgern lief es nicht reibungslos. Krognes war am Ende bei seinem Duell mit Rast nicht ganz happy mit dem Setup des BMW M4 GT3. „Ich habe mein Bestes gegeben, aber René war sehr schnell", sagte der Norweger. „Wir hatten ein bisschen am Setup des Autos verändert, das hat das Auto ein wenig schwieriger beherrschbar gemacht. Aber wir mussten etwas probieren, um ihn noch überholen zu können."

Am Ende trennten den Deutschen im Audi und den Norweger im BMW 4,673 Sekunden im Ziel. Das Duo Stippler/Kolb kam mit 2.20 Minuten Rückstand hinter dem Führenden nach 29 Runden über die Linie.

Stippler dominierte im Scherer Sport Team Phoenix-Audi #5 das Geschehen am Start. Er übernahm direkt die Führung. Krognes, der sich im Walkenhorst-BMW die Pole-Position gesichert hatte, musste sich zunächst mit Platz 4 begnügen.

Hinter Stippler reihte sich Luca Stolz im HRT-Mercedes ein, der in der zweiten Runde aus dem Windschatten von Stippler herauszog und sich die Führung schnappte. Noch vor der ersten Boxenstopp-Runde schlug Stippler aber wieder zurück und sicherte sich den Platz an der Sonne vor Stolz und Krognes.

„Der BMW war am Start etwas zu spät am Gas, wir waren dann vorne, und ich hatte ein gutes Duell mit Luca Stolz. Ich habe dann in Führung übergeben", sagte Stippler. „Vincent hat einen super Job gemacht, denn in Anbetracht der Tatsache, dass er bis vor Kurzem noch Corona hatte, war gar nicht klar, ob er die Stints durchhält, da das ja an den Kräften zehrt. So war Platz 3 das Optimum."

Krognes steuerte in Runde sechs als einer der ersten Piloten

die Box zum Reifenwechsel der Yokohama-Pneus an. Auch das Duo René Rast/Kuba Giermaziak (Audi R8 LMS, Scherer Sport Team Phoenix) stoppte in derselben Runde. Die Führenden Stippler/Kolb sowie Stolz/Haupt kamen erst einen Umlauf später rein.

Haupt mit Reifenschaden

Nach dem ersten Durchgang der Boxenstopps führten Krognes/Trogen wieder vor #16 Giermaziak/Rast. Zwischenzeitlich wechselte die Führung wieder zugunsten des Audi und schließlich wieder zugunsten des BMW M6 GT3. Eine Stunde vor Ablauf der vier Stunden verabschiedete sich Haupt schließlich aus dem Kampf um einen Podiumplatz mit einem Reifenschaden hinten links am Mercedes-AMG GT3.

Kurz darauf kam der Walkenhorst-BMW zum letzten planmäßigen Stopp, der Audi von Giermaziak/Rast folgte eine Runde später in Umlauf 22. In den letzten 40 Minuten jagte zunächst der BMW vor dem Audi um die Strecke, wenige Minuten später schnappte sich Rast doch noch von Krognes die Führung. Bis zum Finale lieferten sich die beiden ein knallhartes Duell vor dem auf Platz 3 liegenden Vincent Kolb im zweiten Phoenix-Audi, das Rast schließlich für sich entschied.

Auf dem vierten Rang beendete der Landgraf-Mercedes (Assenheimer/Trefz/Apotheloz) das Rennen vor Born/Marchewicz im Schnitzelalm-Mercedes AMG GT3 und dem Schnitzelalm-Schwesterauto von Schreiner/Terting.

Beachtlich auch die Leistung von Janine Shoffner und Moritz Kranz. Das Duo siegte im Mercedes-AMG GT3 des Team GetSpeed beim NLS-Comeback trotz widriger Umstände erneut in der SP9 Am-Klasse. Aufgrund eines Gelb-Vergehens in der Qualifikation musste man von der letzten Position der Gruppe starten. „Ich habe die Nordschleife vermisst, es ist schön, wieder hier zu sein. Und dann direkt wieder einen Klassensieg einfahren zu können, das fühlt sich toll an," sagte Shoffner.

BMW M4 GT3 verunfallt

Der BMW M4 GT3 von Van der Linde/Klingmann, der von BMW M Motorsport selbst eingesetzt wurde, konnte das Rennen erst gar nicht in Angriff nehmen, weil Van der Linde im Qualifying einen Einschlag hatte. Die Reparaturen wären zu umfangreich gewesen, zumal der Testträger am kommenden Wochenende wieder woanders im Einsatz sein soll. Ursprünglich hatte man einige Reifentests mit Michelin im Hinblick auf die Doppelstint-Thematik in der kommenden Saison geplant.

In der Meisterschaft führen nach drei Rennen Oskar Sandberg, Sindre Setsaas und Daniel Zils, die mit dem BMW 330i des Adrenalin Motorsport Team Alzner Automotive den dritten Sieg in der Klasse VT2 mit Heck- + Allradantrieb feierten. ■

NLS, 3. LAUF, 45. RCM DMV GRENZLANDRENNEN (4 STUNDEN)

Pole-Position
#34, Krognes/Trogen (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 7.54,472 min
Schnellste Runde
#6, Haupt/Stolz (Haupt Racing Team, Mercedes-AMG GT3), 7.57,172 min

1.	#16	Rast/Giermaziak	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	29 Runden
2.	#34	Krognes/Trogen	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 4,673 s
3.	#5	Kolb/Stippler	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 2.20,775 min
4.	#55	Trefz/Assenheimer/Apotheloz	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2.50,616 min
5.	#11	Marchewicz/Born	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9-Pro	+ 5.22,757 min
6.	#2	Terting/Schreiner	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 6.18,011 min
7.	#35	Müller/Von Bohlen/Tuck	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 6.50,533 min
8.	#9	Shoffner/Kranz	GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
9.	#102	Harkema/Müller	Black Falcon Team Identica	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
10.	#107	Hoffmeister/Boccolacci	Team Mathol Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde



BR FOTO

Lexus brachte den LC mit und viele munkelten, es könnte der neue GT3 sein



BR FOTO

Tabellenführer nach drei Rennen: Zils, Sandberg und Setsaas



BR FOTO

Sander/Härtling/Neuser holten den Pokal in der Klasse BMW M240i



BR FOTO

Einer der Kleinsten: Klassensieg für den Clio von Holthaus/Wylach/Bohrer



Samstags-Sieger: Wishofer bejubelt die Zieldurchfahrt von Lappalainen

Einwandfrey

Die GT-Masters-Neulinge von Emil Frey Racing (Lamborghini) holten bereits an ihrem dritten Rennwochenende einen Doppelsieg. In der Wetterlotterie am Samstag gewann das Junioren-Auto mit Wishofer und Lappalainen, am sonnigen Sonntag das Profi-Duo Aitken/Costa Balboa.

Von: **Michael Bräutigam**

Der größte Teil der besagten Wetterlotterie fand schon im morgendlichen Zeittraining statt. Der normale Ablauf eines GT-Masters-Qualifyings sieht so aus: Wenn sich in der ersten Hälfte der 20 Minuten überhaupt etwas tut, dann werden behutsam die nicht vorgeheizten Pirelli-Reifen an- und aufgewärmt. Ernsthafte und Poleverdächtige Rundenzeiten sind aber erst im letzten Viertel der Session zu erwarten. Was aber tun, wenn dunkle Regenwolken wie ein Damoklesschwert über der Strecke hängen? Die meisten vertrauten auf die Wettervorhersage, die keinen Regen innerhalb der 20 Minuten prognostizierte. Andere verließen sich auf ihr Bauchgefühl und legten doch schon etwas früher als gewohnt mit der Zeitenjagd los. Und dieser Ansatz, der normalerweise Startplätze außerhalb der Top 15 garantiert, zahlte sich aus. Denn: Genau nach zehn Minuten fielen die ersten Tropfen, und danach war an Zeitenverbesserungen nicht mehr zu denken.

AMG und BMW chancenlos

So stand ein denkwürdiges Quali-Ergebnis zu Buche: Mick Wishofer war in einem der drei Frey-Lambos als ziemlich Einzigem eine richtig gute Runde geglückt, was ihm die Pole bescherte. Mit drei Zehnteln Rückstand holte sich in Form des ebenfalls nicht unbedingt siegverdächtigen Jan Marschalkowski im besten Mercedes den zweiten Platz in der ersten Startreihe. Bevor Missverständnisse aufkommen: Sowohl Wishofer als auch Marschalkowski sind sicher Top-Fahrer, aber speziell im letzteren Fall sollte sich zeigen, dass Mercedes – wie auch BMW – BOP-bedingt in Zandvoort nicht auf Touren kommen sollten. Dahinter folgten Fahrer in Zeitenabständen, die sonst fünf oder mehr Positionen abdecken.

> „Es ist ein Ruck für die ganze Mannschaft. Das motiviert alle, und für uns als kleines Team ist es wichtig, dass wir solche Erfolge haben."
>
> Eastalent-Chef Peter Reicher

Die Mercedes-Hoffnung auf doch noch halbwegs gute Punkte verpuffte in der ersten von zwei geplanten Einführungsrunden. Rund eine halbe Stunde vorm Rennstart hatte erneut Regen eingesetzt und die Strecke so sehr benetzt, dass sich die Frage nach Slicks oder Regenreifen stellte. Weil die 25 Minuten bis zum Fahrerwechsel sehr lang sind und die Strecke schnell trocknen würde, entschieden sich die meisten für die profillose Variante. Marschalkowski kam damit zwei Kurven weit, dann steckte der ZVO-AMG arg zerdetscht in der Leitplanke. Zur Erinnerung: Das passierte in der Einführungsrunde – und war Indiz für den Schwierigkeitsgrad.

Die restlichen 21 Fahrer nahmen also mit Wohlwollen die folgende Startverschiebung in Kauf. Denn da trocknete die Strecke schon so weit ab, dass nur noch zwei Autos mit Regenreifen den zweiten Startversuch unternahmen. Der Vorteil der profilierten Pirellis hielt eine halbe Runde. Ezequiel Pérez Companc, der vom vierten Startplatz und regenbereit losfuhr, führte kurz und wurde dann heftig durchgereicht, ehe er schon nach zwei Runden zum Reifenwechsel kam.

Zu Beginn des folgenden Rennens zog Wishofer vorne davon. Dahinter hatte sich Jannes Fittje im Porsche von ID Racing einsortiert. Der bisherige Madpanda-Pilot erfuhr erst am Donnerstag vor dem Rennen, dass er nach Zandvoort kommen soll, und machte seine Sache gut. Probleme gab es erst beim Fahrerwechsel, wo man drei Sekunden und damit letztlich auch drei Positionen verlor. Die Plätze zwischen dem deutlich führenden Frey-Lambo



OSSWALD

Wieder Frey-Freude am Sonntag: Costa Balboa (l.) und Pole-Mann Aitken



ADAC

Pechvögel: Güven/Engelhart verpassten die alleinige Tabellenführung

und dem ID-Porsche fuhren drei Audi untereinander aus. Vorne Dennis Marschall im Rutronik-Audi, dahinter die heftig nachdrückenden Norbert Siedler (Eastalent) und Vorjahressieger Ricardo Feller (Land).

Podest für neues Team

An der Reihenfolge änderte sich trotz aller Bemühungen nichts mehr. Und hätte man sich nicht gegenseitig beschäftigt, wäre wohl auch Konsta Lappalainen noch in Bedrängnis zu bringen gewesen. Doch der verwaltete mit aller skandinavischen Coolness seinen Vorsprung und wurde der erste finnische Laufsieger im GT Masters. Für Wishofer war es der zweite Sieg in der Serie.

Beachtlich ist auch Platz 3 für das erst im Dezember gegründete Eastalent-Team (Simon Reicher/Norbert Siedler). „Es ist ein Ruck für die ganze Mannschaft. Das motiviert alle, und vor allem für uns als kleines Team ist es wichtig, dass wir solche Erfolge haben", sagt Teamchef Peter Reicher, der nach jahrelanger Partnerschaft mit Yaco Racing jetzt selbst durchstartet. Zu Beginn nutzt man zwar noch Equipment und Infrastruktur des Teams aus Plauen, bestreitet aber als selbstständiges Team mit eigenen Leuten die Einsätze.

Nach dem von einigen gar als „Triumph der Namenlosen" verspotteten Samstagslauf ging es am trockenen Sonntag wieder in der gewohnten Hackordnung und mit engen Abständen zu. Wieder tauchte aber ein Frey-Lambo ganz vorne auf, diesmal pilotiert von Jack Aitken. Der Brite, der auch schon F1-Rennerfahrung vorzuweisen hat, behielt die Spitze, und auch Fahrpartner Albert Costa Balboa war mit all seiner Routine nicht mehr zu stoppen. „In den letzten Runden habe ich alle Kerbs vermieden. Ich habe Carbonteile gesehen und gehofft, dass ich sie nicht erwische", beschrieb der Spanier die aufreibende Fahrt zum Sieg.

> „In den letzten Runden habe ich alle Kerbs vermieden. Ich habe Carbonteile gesehen und gehofft, dass ich sie nicht erwische."
>
> Albert Costa Balboa

Dahinter gab es dann doch noch mal eine Überraschung: Mattia Drudi hatte im Qualifying den Car-Collection-Audi auf P4 gestellt, ihn am Start auf P2 katapultiert und übergab auf diesem Platz auch an Lokalmatador und Verstappen-Freund Thierry Vermeulen. Der Niederländer trug am Samstag die Schuld für gleich zwei Kollisionen und ritt auch noch durchs Kiesbett. Am Sonntag aber lieferte er blitzsauber ab und fuhr P2 sicher heim.

Drama um Joos-Porsche

Der letzte Podestplatz entschied sich erst in der vorletzten Kurve. Bis dato hatte Christian Engelhart (Joos-Porsche) diesen inne, und das auch augenscheinlich sicher. Dann aber hakte es im Getriebe und statt der Tabellenführung zur Sommerpause für Engelhart und Teamkollege Ayhancan Güven wurde es nach einer Zieldurchfahrt im Schneckengang nur P8 – immerhin teilt man sich nach Punkten die Gesamtführung.

Alleiniger Leader aber ist nun Auftaktsieger Jusuf Owega (Land-Audi), der mit P4 am Samstag 13 wichtige Zähler holte und damit vor allem die Tabellenführer Niklas Krütten und Ben Green (BMW) von der Spitze verdrängte. Die in Spielberg noch dominante Schubert-Mannschaft fuhr mit mehr Kilos und weniger Ladedruck in Zandvoort völlig hinterher. „Eigentlich hätten wir eine Performance wie in Oschersleben zeigen müssen, aber seitdem sind 25 Kilos rein- und 100 Millibar rausgekommen. Das ist natürlich schwierig umzusetzen", so Teamchef Torsten Schubert angesichts der sportlichen Berg- und Talfahrt konsterniert.

Ach ja: Der letzte Podestplatz. Der ging nach dem Joos-Drama an Franck Perera und Arthur Rougier im dritten Frey-Lambo, womit die Schweizer Mannschaft tatsächlich neben dem Doppelsieg auch das Kunststück vollbrachte, alle drei Autos aufs Podium zu hieven. „Es ist absolut genial, was wir erreichen konnten.", so Technikchef Jürg Flach, der den abwesenden Teamchef Lorenz Frey-Hilti vor Ort vertrat. „Ich bin vor allem für die Nummer 63 sehr froh, dass das Pech nun hoffentlich abgeschüttelt ist. Das wäre auch im Hinblick auf die 24h von Spa sehr zu wünschen", hat der Schweizer den nächsten Coup schon im Blick. ■ ▷

NACHRICHTEN

RÜCKKEHR DER MEISTER

Nachdem der amtierende Meister Ricardo Feller in Spielberg wegen einer Überschneidung mit der DTM am Lausitzring aussetzen musste, kehrte er nach einem Event Pause in den Land-Audi zurück, den er sich etatmäßig mit Jusuf Owega teilte. Länger war die Unterbrechung für Maximilian Götz. Der amtierende DTM-Champion und GT-Masters-Meister von 2012 fuhr zuletzt 2020 im GT Masters, damals als „Mamba"-Teamkollege von Indy Dontje. Diesmal teilte er sich den Mercedes der Neueinsteiger von Madpanda Motorsport mit Teamchef Ezequiel Pérez Companc. Jannes Fittje, der bisher in diesem Auto saß, wechselte zu ID Racing (Porsche), wo er von Leon Köhler übernahm.

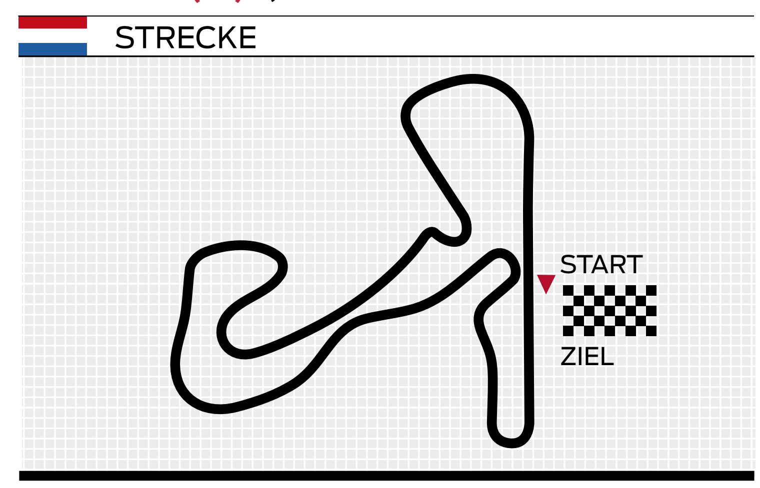
ADAC WEIGHT WATCHERS

Um die teils großen Unterschiede zwischen den Fahrergewichten auszugleichen, werden die Fahrzeuggewichte im GT Masters zusätzlich zur BOP und den Einstufungs- bzw. Handicap-Gewichten angeglichen. Ohne Fahrergewichte durfte in Zandvoort deshalb der Rutronik-Audi mit der Nummer 27 antreten, weil Kim-Luis Schramm (93,5 kg) der schwerste Fahrer im 44-köpfigen Feld war. 22 kg einladen musste der Land-Audi mit der Nummer 28, weil Salman Owega (59 kg) der leichteste Pilot war. Auch die jeweiligen Fahrpartner haben die Plus- bzw. Minus-Kilos, was die individuelle fahrerische Leistung schon mal verwässern kann. Die einzige Fahrerpaarung mit identischen Gewichten war in Holland der Landgraf-Mercedes mit der Nummer 48, wo Raffaele Marciello und sein neuer Fahrpartner Lorenzo Ferrari es auf jeweils 78 kg brachten. Das größte Delta gab es bei Madpanda: 14 kg trennten den 66,5 kg leichten Pérez Companc vom 80,5 kg schweren Götz. Die leichteste Paarung war Jack Aitken/Albert Costa Balboa mit 66 bzw. 69 kg.

ADAC-GT-MASTERS-2022-RESULTATE

ZANDVOORT (NL) 4,259 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Mick Wishofer	1.34,039 min
2.	Jan Marschalkowski	+ 0,300 s
3.	Jannes Fittje	+ 0,374 s
4.	Ezequiel Pérez Comp.	+ 0,504 s
5.	Jusuf Owega	+ 0,627 s
6.	Simon Reicher	+ 0,702 s
7.	Tim Zimmermann	+ 0,703 s
8.	Kim Luis Schramm	+ 0,722 s
9.	Maximilian Paul	+ 1,204 s
10.	Arthur Rougier	+ 1,333 s
11.	Christian Engelhart	+ 1,576 s
12.	Salman Owega	+ 1,858 s
13.	Florian Spengler	+ 2,405 s
14.	Albert Costa Balboa	+ 2,405 s
15.	Fabian Schiller	+ 2,520 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Jack Aitken	1.33,471 min
2.	Ayhancan Güven	+ 0,041 s
3.	Franck Perera	+ 0,097 s
4.	Mattia Drudi	+ 0,098 s
5.	Markus Winkelhock	+ 0,127 s
6.	Christopher Mies	+ 0,178 s
7.	Patric Niederhauser	+ 0,228 s
8.	Sven Müller	+ 0,230 s
9.	Raffaele Marciello	+ 0,252 s
10.	Dennis Marschall	+ 0,264 s
11.	Konsta Lappalainen	+ 0,323 s
12.	Christopher Haase	+ 0,369 s
13.	Nicky Catsburg	+ 0,393 s*
14.	Marco Mapelli	+ 0,456 s
15.	Ricardo Feller	+ 0,485 s

* + 3 Startplätze (Kollision in R1)

ERGEBNIS RENNEN 1

Zandvoort (NL): 25.06.2022; 5. von 14 Läufen;
37 Runden à 4,259 km = 157,583 km
21 Teams gestartet, 20 gewertet; Wetter: 18 Grad, abtrocknend/später sonnig
Pole-Position:
#14 Mick Wishofer, Lamborghini Huracán GT3, 1.34,039 min = 163,0 km/h
Schnellste Runde:
#1 Christopher Mies, Audi R8 LMS, 1.34,864 min = 161,6 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Wishofer/Lappalainen	Lamborghini/Emil Frey	1:01,44,206 h	25 +3*
2.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik	+ 1,300 s	20
3.	Reicher/Siedler	Audi/Eastalent	+ 1,793 s	16
4.	J. Owega/Feller	Audi/Land	+ 4,469 s	13
5.	Fittje/Evans	Porsche/ID Racing	+ 6,439 s	11 +1*
6.	Engelhart/Güven	Porsche/Joos	+ 7,517 s	10
7.	Paul/Mapelli	Lamborghini/T3	+ 8,142 s	9
8.	Rougier/Perera	Lamborghini/Emil Frey	+ 8,723 s	8
9.	Zimmermann/Mies	Audi/Land	+ 9,062 s	7
10.	Engstler/Niederhauser	Audi/Rutronik	+ 24,763 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Zandvoort (NL): 26.06.2022; 6. von 14 Läufen;
37 Runden à 4,259 km = 157,583 km
21 Teams gestartet, 20 gewertet; Wetter: 20 Grad, heiter/trocken
Pole-Position:
#63 Jack Aitken, Lamborghini Huracán GT3, 1.33,471 min = 164,0 km/h
Schnellste Runde:
#63 Jack Aitken, Lamborghini Huracán GT3, 1.34,715 min = 161,8 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Aitken/Costa Balboa	Lamborghini/Emil Frey	1:02.03,858 h	25 +3*
2.	Drudi/Vermeulen	Audi/Car Collection	+ 1,075 s	20
3.	Perera/Rougier	Lamborghini/Emil Frey	+ 4,800 s	16 +1*
4.	Mies/Zimmermann	Audi/Land	+ 6,203 s	13
5.	Müller/Sturm	Porsche/Allied-Racing	+ 23,730 s	11
6.	Marschall/Schramm	Audi/Rutronik	+ 28,948 s	10
7.	Gounon/Schiller	Mercedes/Drago ZVO	+ 29,828 s	9
8.	Güven/Engelhart	Porsche/Joos	+ 30,035 s	8 +2*
9.	Seppänen/Bird	Mercedes/Landgraf	+ 30,051 s	7
10.	Siedler/Reicher	Audi/Eastalent	+ 38,583 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	J. Owega	70 Punkte
2.	Engelhart/Güven	70
3.	Krütten/Green	65
4.	Costa Balboa/Aitken	61
5.	Marciello	58
6.	Perera/Rougier	57
7.	Marschall/Schramm	57
8.	Aberdein	56
9.	Krohn/Catsburg	55
10.	Feller	50
11.	Engstler/Niederhauser	50
12.	Gounon/Schiller	49
13.	Müller/Sturm	44
14.	Wishofer/Lappalainen	43
15.	Mies/Zimmermann	36

STAND TEAMS

1.	Emil Frey Racing	101 Punkte
2.	Montaplast by Land	87
3.	Schubert Motorsport	83
4.	Rutronik Racing	79
5.	Team Joos Sportw.	73
6.	Mann-Filter Landgraf	69
7.	Drago Team ZVO	56
8.	Allied-Racing	56
9.	Car Collection	49
10.	Eastalent Racing Team	44
11.	ID Racing	39
12.	T3 Motorsport	38
13.	Merc.-AMG Team ZVO	29
14.	Madpanda Motorsport	24

STAND JUNIOREN

1.	Green/Krütten	124,5 Pkte.
2.	Lappalainen/Wishofer	96
3.	J. Owega	90
4.	Schramm	81
5.	Sturm	77
6.	Schiller	69
7.	Reicher	61

DREI FRAGEN AN AYHANCAN GÜVEN



WIE HABEN SIE DAS RENNENDE ERLEBT?
Ich bin sehr enttäuscht. Wir sind nie das schnellste Auto auf der Strecke, aber holen eigentlich immer das Maximum an Punkten raus. In der vorletzten Kurve konnte Christian nicht mehr hochschalten. Ich bin trotzdem happy, dass wir noch das Ziel erreichen und ein paar Punkte holen konnten.

SIE GEHEN PUNKTGLEICH MIT DEN TABELLENFÜHRERN IN DIE SOMMERPAUSE. WIE IST IHR ZWISCHENFAZIT?
Ich habe schon viel gelernt, aber es gibt noch mehr zu lernen. Ich mag die Arbeit mit dem Joos-Team und mit Christian. Positiv ist, dass wir in jeder Session alles geben. Leider haben wir aber auch etwas Pech im Qualifying oder so etwas wie heute. Aber so ist es im GT Masters, da geht es eben eng zu und so was gehört dazu. Wir werden weiterarbeiten und hoffen, dass uns auch mal das Glück zur Seite steht.

WIE GROSS IST DIE VORFREUDE AUF IHR DTM-DEBÜT?
Die Vorfreude auf den Norisring ist riesengroß. Ich wollte als Kind schon immer in der DTM fahren. Ich bin sehr glücklich, dass ich diese großartige Chance bekommen habe. Vielen Dank an alle involvierten Leute, dass ich das machen darf. Zurzeit ist nur dieser eine Einsatz geplant, aber vielleicht darf ich ja doch noch etwas länger in der DTM bleiben.

Egal ob trocken oder nass: Der Prosport-Aston von Sasse/Ortmann dominierte

DAVID OSSWALD

Halbzeit-Show

Die ADAC GT Germany beschloss in Zandvoort bereits die erste Saisonhälfte. Nach drei von sechs Rennwochenenden führt das Dörr-Aston-Martin-Duo Phil Dörr/Indy Dontje. In Holland aber dominierte eine andere Aston-Fahrerpaarung.

Von: **Michael Bräutigam**

Selbst 60 kg mehr Gewicht als das zweitschwerste Auto im Feld konnten den Aston Martin Vantage GT4 nicht stoppen. Denn trotz der neuesten BOP-Anpassung holte der britische V8-Renner zwei Doppelsiege an der Nordseeküste, wobei die Podiumsplätze in beiden Rennen an die gleichen Teams gingen.

Unter welchen Bedingungen die beiden Ergebnisse zustande kamen, war reichlich unterschiedlich. Gleich war nur, dass beide Male der Prosport-Aston von Hugo Sasse und Mike David Ortmann von der Pole-Position startete. Beide fuhren die Bestzeit im jeweiligen Qualifying.

Pünktlich zum ersten Rennen am Samstagabend verdunkelte sich der wolkenschwangere Himmel über der holländischen Nordseeküste. Zunächst aber ging es auf trockener Strecke los. Pole-Mann Sasse führte das Feld als Leader durch die Frühphase des Rennens, und auch dahinter blieb es erst ruhig. Action kam erst auf, als Vincent Andronaco (Allied-Racing/Porsche) sich wie schon bei seinem Husarenritt zum Sieg am Oschersleben-Sonntag durchs Spitzenfeld pflügte und mit teils harten Bandagen bis auf Platz 2 vorfuhr.

Als dann kurz nach Beginn der Fahrerwechselphase der Regen einsetzte, wurde eine Full-Course-Yellow ausgerufen, damit bei den rutschigen Bedingungen kein Chaos auf der Strecke entstand. Das kam dann aber in der Boxengasse auf, weil natürlich fast alle Teams gleichzeitig den Pflichtwechsel vollführten. Durch einen Unsafe Release nebst späterer Penalty-Lap fielen Andronaco und sein neuer Fahrpartner Leo Pichler bei der Vergabe der Podestplätze raus.

Mehr Ruhe am Sonntag

Das aber übrigens erst nach einer Rotphase. Um den technisch sehr unterschiedlich aufgestellten Teams weiter faire Chancen zu gewähren, wurde die Pause für den Reifenwechsel angeordnet. Bei mittlerweile komplett bewässerter Strecke entschieden sich alle Teams für Regenreifen.

Danach gab es an Ortmanns Führung nichts mehr zu rütteln. Auch Romain Leroux im besten Dörr-Aston fuhr souverän auf P2 ins Ziel. Dahinter aber vollführte Theo Oeverhaus (Fahrpartner Julian Hanses) im Mercedes von CV Performance einen fast schwindelerregenden Regen-Tanz auf dem Asphalt und komplettierte nach der Aufholjagd das Podest.

Das Sonntagsrennen war im Vergleich dazu fast schon ein Langweiler. Ortmann und Sasse waren weder durch den Pflichtstopp noch Neutralisierungen zu stoppen. P2 entschied sich zugunsten der Vortages-Zweiten, als Hanses wegen eines Unsafe Release durch die Penalty Lap fuhr, sich danach aber von P4 wieder auf P3 vorkämpfte.

Die Gesamtführung konnten die als Leader angereisten Dontje und Phil Dörr trotz eines schwächeren Wochenendes halten – sie haben den Auftakt gewonnen und in jedem Rennen gepunktet. Dahinter folgen punktgleich Sasse/Ortmann sowie nach nun viermal (!) P2 Ben Dörr und Leroux. Die Titelverteidiger Gabriele Piana und Michael Schrey (BMW) konnten zwar in Spielberg einen Doppelsieg verbuchen und sind dadurch punktemäßig gut dabei, haderten aber in Oschersleben und Zandvoort mit der BOP. ■

ADAC

Auftaktsieger und Halbzeitmeister: P. Dörr (l.)/Dontje



DAVID OSSWALD

Spielberg-Doppelsieg und BOP-Ärger: Piana/Schrey

GT4-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Dontje/P. Dörr	85
2.	Sasse/Ortmann	80
3.	Leroux/B. Dörr	80
4.	Piana/Schrey	72
5.	Hartvig/Wiskirchen	51
6.	Wood/McKay	49
7.	Piro/Lenerz	48
8.	Hanses	47
9.	Kronberg/Still	38
10.	Möller-Madsen/Zulauf	35



Filipe Albuquerque und Ricky Taylor feiern den Sieg in Watkins Glen und die Tabellenführung

IMSA

Die Strahlemänner

Nicht, dass es etwas Neues wäre, aber die Amis haben sich beim siebten Lauf der IMSA-Meisterschaft in Watkins Glen wieder mal selbst überboten: Das 6h-Rennen war im Finale an Spannung dank einer späten Gelbphase und einer roten Flagge samt Neustart 21 Minuten vor Rennende nicht zu überbieten. Acura holte den Doppelsieg in der DPi-Topklasse, Aston Martin die Siege in den beiden GT-Klassen.

Von: **Marcus Schurig**

Der US-Sport ist ein Buch mit sieben Siegeln. Das Einzige, was immer garantiert ist, ist Spannung bis zum Ende. Wobei das 6h-Rennen in Watkins Glen sogar die hohen Entertainment-Ansprüche der Amis noch mal übertraf: Meistens ist eine späte Gelbphase der Grund dafür, dass bis zum Zielstrich Hauen und Stechen vorherrscht. Diesmal kam anderthalb Stunden vor Schluss erst eine Gelbphase, dann eine rote Flagge wegen eines drohenden Unwetters mit Blitzgefahr, was im US-Rennsport aus versicherungstechnischen Gründen immer zum Abbruch führt.

Als der kleine Sturm mit ein wenig Regen vorüber war, waren auch sämtliche Vorsprünge und Rückstände, die sich in einer langen Grünphase über zweieinhalb Stunden zuvor aufgehäuft hatten, wieder beim Teufel. Dann ging es zur Sache, in allen Klassen – und wie!

WTR mit Strategie-Dusel

Beginnen wir bei den Big Boys aus der DPi-Topklasse. Watkins Glen ist ein flüssiger, schneller Kurs, wo Abtrieb mehr zählt als mechanische Traktion. Damit ist traditionell Acura in der Favoritenrolle: Die beiden Acura-DPi der Teams Meyer Shank Racing und Wayne Taylor Racing besetzten die erste Startreihe, dahinter balgten sich fünf Cadillac um das, was übrig blieb. Auch im Rennen hatte Acura klar die Oberhand, allerdings mit unterschiedlichen Strategien: Während Tom Blomqvist und Oliver Jarvis (#60) ihre Boxenstopps so legten wie die meisten Cadillacs, scherte das Team von Wayne Taylor Racing mit Sohnemann Ricky Taylor und Filipe Albuquerque aus. In den ersten zwei Stunden zerhackten fünf Gelbphasen das Rennen, bei der vierten Gelbphase blieb der WTR-Caddy (#10) draußen und lag fortan bei der Boxenstopp-Sequenz der DPi-Klasse um 20 Minuten versetzt.

> „Unser Auto hatte weniger Abtrieb, dafür mehr Topspeed, beim Acura von Meyer Shank war es andersherum – deshalb konnte ich Tom überholen.“
>
> WTR-Pilot Filipe Albuquerque

Dass Team von Taylor hatte mit Blick auf das Rennende riskiert, die normale Boxenstoppsequenz zu verlassen. „Ich habe am Funk zweimal nachgefragt, ob wir wirklich draußen bleiben, und zweimal kam die Bestätigung: Ja, wir bleiben draußen“, erzählte WTR-Pilot Filipe Albuquerque nach dem Rennen. Dieser strategische Offset blieb über eine lange Grünphase bis anderthalb Stunden vor Rennende bestehen, nur die Größe änderte sich von 20 Minuten auf 12 Minuten. In Runde 144 verunfallte ein GT3-Lambo, was die sechste und letzte Gelbphase auslöste, zwei Minuten später zückte die Rennleitung wegen eines nahenden Unwetters die rote Flagge. Kurz davor hatte Oliver Jarvis im Meyer-Shank-Acura seinen Stopp absolviert, blieb aber trotzdem in Front vor dem Schwesterwagen von WTR.

Jetzt war entscheidend, ob und wann das Rennen wieder neu gestartet werden würde. 35 Minuten vor Ablauf der Uhr gab die Rennleitung das Go. Bei Meyer Shank übernahm Tom Blomqvist, bei Wayne Taylor begann das große Bibbern, denn sie hatten ein paar Runden vor Meyer Shank nachgetankt. Der Restart erfolgte 25 Minuten vor Ende, also fast ein voller Stint. Damit war klar: Leader Blomqvist (#60) konnte voll fahren, Albuquerque (#10) musste Sprit sparen, um ohne Zusatzstopp über die Renndistanz zu kommen.

Der Portugiese entpuppte sich beim Restart als Spielverderber: Albuquerque griff Blomqvist gleich nach der schnellen Esses-Kombination auf der Anfahrt zur Inner-Loop-Schikane an und kassierte den Schweden. Das gleiche Spiel hatte er mit Blomqvist schon in der ersten Rennrunde nach dem Start gemacht.

Wieso der gleiche Trick gleich zweimal funktionierte? „Wir hatten unterschiedliche Setups", so Albuquerque. „Unser Auto hatte weniger Abtrieb, dafür mehr Topspeed, beim Acura von Meyer Shank war es genau andersherum. Damit konnte ich den Topspeedvorteil auf der Gegengerade ausnützen." Das klang leichter, als es in Wirklichkeit war: „Wenn man in den schnellen Esses vor der Gegengerade zu dicht dran ist, verliert man Abtrieb und das Auto beginnt zu untersteuern. Die Kunst besteht darin, den richtigen Abstand zu wählen, um trotzdem am Ende der Gerade vorbeizukommen."

Doch mit dem Überholmanöver in Runde 149 war die Sache für Wayne Taylor Racing noch nicht geritzt, denn Albuquerque musste Sprit sparen, Blomqvist eher nicht. „Das Team ermahnte mich am Funk laufend, ich solle Sprit sparen, gleichzeitig wurde der Acura von Blomqvist im Rückspiegel immer größer, und obendrein liefen wir nach ein paar Runden in den Überrundungsverkehr", so Albuquerque.

Der Portugiese musste im Verkehr riskieren, was fast schiefgegangen wäre: Sieben Runden vor Rennende musste er sich mit aller Gewalt an einem GT3-Lambo vorbeipressen, weil ihn Tom Blomqvist sonst mit Sicherheit kassiert hätte. Der Portugiese rempelte sich vorbei, behielt die Führung, aber die Lenkung hatte einen Schlag abbekommen, das Auto lag nicht mehr perfekt.

Cadillac chancenlos?

Doch Albuquerque gilt nicht umsonst als Meister seines Faches: Er behielt die Nerven und siegte mit knappem Vorsprung. „Filipe hat das Rennen heute für uns gewonnen", hielt Teamkollege Ricky Taylor fest. „Wie er schnell fuhr und gleichzeitig Sprit sparte, und das mit einem beschädigten Auto – das war wirklich bemerkenswert. Er ist der beste Teamkollege, mit dem ich je zusammen fuhr!"

> „Wie Filipe schnell fuhr und gleichzeitig Sprit sparte, und das mit einem beschädigten Auto – das war wirklich eine bemerkenswerte Leistung."
>
> WTR-Pilot Ricky Taylor

Bei Meyer Shank war man unzufrieden, aber nicht unglücklich: „Klar hätten wir lieber gewonnen, aber das Taylor-Team spielte seinen Vorteil beim Topspeed perfekt aus, trotzdem hatten sie genug Abtrieb, um die Reifen am Leben zu halten. Das muss man respektieren", so Jarvis. Der Brite und Teamkollege Blomqvist reisten mit einem Vorsprung von 10 Punkten in der DPi-Fahrerwertung zum Glen, nach Platz 2 haben sie nun 17 Punkte Rückstand. „Der Titelkampf ist weit offen und alles andere als vorentschieden, denn wir fahren ja noch ein paar Rennen", hielt Jarvis fest.

Cadillac war nicht chancenlos, aber auch nicht in der Lage, anzugreifen. „Unsere Pace war das ganze Rennen gut, und die letzten 20 Minuten konnte ich an den beiden Acuras dranbleiben", so Sébastien Bourdais, der zusammen mit Renger van der Zande im Chip-Ganassi-Cadillac (#01) auf Platz 3 ins Ziel kam. „Wir konnten halt einfach nicht überholen, denn die Acuras haben auf schnellen Kursen einen Vorteil bei der aerodynamischen Effizienz, das ist aber keine neue Erkenntnis", so der Franzose. Die beiden Cadillac von Ganassi führten auf Platz 3 und 4 die GM-Verfolgermeute an, die restlichen Cadillac verloren Zeit bei Unfällen und Strafen.

Aston: Von P7 zum Sieg

Noch dramatischer verlief das Rennen der GTD-Pro-Klasse für die Werksteams. Mit Blick auf die BOP waren BMW und Aston Martin im Vorteil, während Porsche und Corvette Nachteile hatten. Dazwischen lag der Vasser-Sullivan-Lexus und der Ferrari des Risi-Teams. Doch am Ende war die BOP nicht der ausschlaggebende Faktor im Rennen. ▷


IMSA

Ganassi Racing brachte den besten Cadillac-DPi auf P3 ins Ziel


IMSA

Weil die Gegner patzten, holte Aston Martin den Klassensieg in der GTD-Pro



IMSA

Guter Zuspruch: Die Fans kamen in Scharen zum Glen-Rennen



IMSA

Im Finale kurz geführt, im Ziel auf Platz 2: Ferrari 488 von Risi



48 Rennautos starteten beim IMSA-Lauf in Watkins Glen, die GT-Meute war stark besetzt

IMSA

Das BMW-Rahal Team (#25) ging in den ersten zwei Rennstunden wie das siegreiche DPi-Team out of sequence bei den Boxenstopps, was sich am Ende als Vorteil hätte entpuppen können, denn man stoppte kurz vor der roten Flagge und war somit bei der Reichweite im Finale auf der sicheren Seite. Allerdings lag man beim Restart nur auf Platz 5, hinter dem führenden Ferrari (#62) sowie einem Porsche (#9), dem WeatherTech-AMG (#79) und dem Lexus (#14).

Die Dramen der letzten Minuten lassen sich kaum in Worte fassen: Ferrari verteidigte zunächst die Führung, bog aber drei Runden vor Schluss für einen Splash-Stopp an die Box ab, zeitgleich kam auch der AMG von Maro Engel an die Box. „Wir dachten, wir könnten uns ins Ziel hungern und sparten Sprit, was uns aber Plätze kostete", sagte Teamchef Christian Ried. „Dann stellten wir fest, das es nicht reicht – das hat uns mindestens Platz 2 gekostet!"

GT: Fahrzeit versemmelt

Doch das Drama ging weiter: Jetzt führte plötzlich der Pfaff-Porsche von Matt Campbell – doch nur für eine Runde, dann bog auch der Australier in der vorletzten Runde zur Box ab, ebenso wie der Lexus von Ben Barnicoat. Somit führte plötzlich der BMW M4 GT3 von John Edwards – dank der Tatsache, dass sie eine andere Boxenstoppstrategie gewählt hatten. Niemand im Rahal-Team vermochte übrigens nach dem Rennen zu erklären, warum man off sequence ging. Das war eigentlich nicht nötig, denn BMW hatte die Pace, um das Rennen von vorne zu fahren – dann braucht man keine alternative Strategie.

Eine unnötige Debatte, wenn man gewinnt? Stimmt, allerdings hatte der Sieg nur fünf Minuten Bestand, dann griff die Rennleitung ein und relegierte den BMW nachträglich auf den letzten Platz, wegen eines Vergehens bei der Mindestfahrzeit. Die wurde zwar wegen der roten Flagge von 90 auf 77 Minuten reduziert, allerdings zählt die Standzeit unter roter Flagge nicht als Fahrzeit – obwohl die Rennuhr weiterlief.

So kam völlig unverhofft der Aston Martin (#23) von Ross Gunn und Alex Riberas, die vor dem Rennen wegen einer guten Einstufung eh zum Favoritenkreis gezählt wurden, zum Handkuss. Allerdings versemmelte man das erste Renndrittel, als man nach drei aufeinanderfolgenden Gelbphasen unter Grün tankte und den Anschluss verlor.

In der GTD-Klasse machte das Heart-of-Racing-Schwesterauto (#27) von Roman De Angelis, Maxime Martin und Ian James den Aston-Erfolg perfekt. Auch der GTD-Vantage siegte, weil der auf der Strecke siegreiche Winward-Mercedes (#57) nach dem Rennen nach hinten strafversetzt wurde – richtig, weil man die Mindestfahrzeit nach der Rotphase nicht erfüllte. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

SIEBTER IMSA-SAISONLAUF: WATKINS GLEN, NEW YORK (USA)

Länge der Strecke: 5,471 km; **Renndistanz:** 162 Runden = 886,302 km; **Pole-Positions: DPi:** Tom Blomqvist, DPi-Acura (#60): 1.29,580 min; **GTD-Pro:** Connor de Phillippi, BMW M4 GT3 (#25): 1.44,755 min; **GTD:** Stevan McAleer, Mercedes AMG GT3 (#32): 1.45,077 min: **Schnellste Rennrunden: DPi:** Filipe Albuquerque (#10): 1.30,790 min; **GTD-Pro:** Antonio García (#3) 1.46,575 min; **GTD:** Antonio Fuoco (#47) 1.46,242 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPi	#10	Albuquerque/Taylor	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	6:10.17,401 h
2.	DPi	#60	Jarvis/Blomqvist	Meyer Shank Racing-Acura-DPi	+0,861 s
3.	DPi	#01	Bourdais/van der Zande	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+2,267 s
4.	DPi	#02	Bamber/Lynn	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+4,176 s
5.	DPi	#31	Derani/Pla/Conway	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+4,211 s
6.	DPi	#48	Johnson/Kobayashi/Rockenfeller	Ally-Cadillac-DPi	+1 Runde
7.	DPi	#5	Vautier/Westbrook/Duval	JDC Miller Motorsports-Cadillac-DPi	+2 Runden
8.	LMP2	#52	Keating/Huffaker/Jensen	PR1 Mathiasen-Oreca LMP2	+2 Runden
9.	LMP2	#8	Delétraz/Farano/de Andrade	Tower Motorsport-Oreca LMP2	+2 Runden
10.	LMP2	#29	Murry/van der Garde/van Eerdt	Racing Team Nederland-Oreca LMP2	+2 Runden
11.	LMP2	#20	Scherer/Andersen/Fjordbach	High Class Racing-Oreca LMP2	+2 Runden
12.	LMP2	#81	Montoya/Montoya/Hedman	DragonSpeed-Oreca LMP2	+3 Runden
13.	LMP2	#11	Pierson/Thomas/Bomarito	PR1 Mathiasen-Oreca LMP2	+3 Runden
14.	LMP2	#18	Dalziel/Merriman/Tilley	Era Motorsport-Oreca LMP2	+4 Runden
15.	LMP3	#74	Fraga/Robinson/van Berlo	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+8 Runden
16.	LMP3	#54	Braun/Kurtz/Bennett	Core Autosport-Ligier JS P320	+9 Runden
17.	LMP3	#38	Lindh/Goldburg/Shields	Performance Tech Motorsports-Ligier JS P320	+9 Runden
18.	LMP3	#40	Hanratty/Varrone/Vance	FastMD Racing-Duqueine D08	+11 Runden
19.	GTD	#27	James/Martin/De Angelis	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+14 Runden
20.	GTD	#70	Millroy/Iribe/Pepper	Inception Racing-McLaren 720S GT3	+15 Runden

IMSA / Sportwagen-WM (WEC): Porsche zeigt LMDh-Livery, enthüllt Fahrer-Lineup und Fahrzeugname

Auf Porsche 962 folgt 963

Porsche enthüllte beim Festival of Speed in Goodwood die Livery für das neue LMDh-Auto, das auf den Namen 963 getauft wurde. Dazu bestätigten die Schwaben acht der zehn Werkspiloten für die neue LMDh-Epoche. André Lotterer wechselt von der Formel E zurück auf die Langstrecke.

Von: **Marcus Schurig**

Porsche zog in Goodwood das Tuch vom LMDh-Auto, nun sehen Fans und Experten das unverhüllte Design. Die Heckpartie mit der durchgehenden Heckleuchte sowie die Seitenlinie sind gefällig gezeichnet, auch wenn natürlich die finale Aero-Spezifikation noch nicht über die Homologation eingefroren wurde. Da wird bei Porsche bis Oktober weitergetüftelt, insofern ist das Fahrzeugdesign noch nicht final. Das große Gesprächsthema im IMSA-Fahrerlager war die Frontpartie mit den tief liegenden, rechteckigen Scheinwerfern, die offenbar an das Elektro-Schlachtschiff Taycan erinnern müssen. Die Mehrheit fand den Look an der Front eher lahm, außerdem wurde die Frage gestellt, wie die in eine Lippe integrierten Scheinwerfer die Aerodynamik begünstigen – oder eben nicht. Laut Porsche-Insidern gab es deutlich radikalere und spektakulärere Design-Entwürfe für den Topwagen, der auf die Chiffre 963 getauft wurde – als Nachfolger der Gruppe-C-962.



PORSCHE

Lahme Front? Der neue Porsche 963 LMDh macht von vorne nicht viel her

Porsche bestätigte in Goodwood auch acht der zehn geplanten LMDh-Werksfahrer: Kévin Estre, Michael Christensen, André Lotterer, Laurens Vanthoor, Matt Campbell, Mathieu Jaminet, Dane Cameron und Felipe Nasr sind jetzt gesetzt. Die Paarungen für die Serien sind noch nicht definiert, auch wenn alle davon ausgehen, dass Nasr/Cameron und Campbell/Jaminet in Amerika antreten werden.

Dazu wurden am letzten Wochenende zwei der vier Porsche-Kundenteams bestätigt: Das in Le Mans siegreiche Jota-Team wechselt 2023 mit Porsche in die LMDh-Klasse der WEC, als Pilot ist offenbar António Félix da Costa gesetzt. Jota hat mit Hertz und der Singer Gruppe bereits zwei starke Sponsoren. In der IMSA-Serie hat das JDC-Miller-Team den Zuschlag von Porsche bekommen, die offenbar weiter mit Loïc Duval als Fahrer planen, der gleichzeitig bei Peugeot als WEC-Pilot unter Vertrag ist. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NEUER LOLA-EIGENTÜMER

Der in Deutschland geborene Engländer Till Bechtolsheimer hat Lola Cars gekauft. Der Amateur-Rennfahrer, der unter anderem mit einem Honda NSX GT3 im Endurance Cup der IMSA-Serie startet, will im ersten Schritt den Lola-Windkanal in Huntingdon modernisieren und das Technikzentrum von Lola wieder neu aufbauen. „Der erste Fokus sind Dienstleistungen mit dem Windkanal, im zweiten Schritt wollen wir das Design- und Engineering-Department im Technikzentrum mit neuen Mitarbeitern so aufstellen, dass wir die berühmte Marke Lola wieder in den Motorsport zurückbringen können", sagte Bechtolsheimer.

PORSCHE: LMDh-PREIS

Bisher tappten die Medien im Dunkeln beim Preis für den Porsche-LMDh-Rennwagen mit der Chiffre 963. Jetzt wissen wir mehr: Volker Holzmeyer, CEO von Porsche Motorsport Nordamerika, sagte beim IMSA-Rennen in Watkins Glen, dass der Kaufpreis 2,9 Millionen US-Dollar betrage – also etwa 2,75 Millionen Euro.

MÜHLNER: LMP2 IN IMSA

LMP3-Teamchef Bernhard Mühlner enthüllte in Watkins Glen, dass er für die IMSA-Saison 2023 den Aufstieg in die LMP2-Klasse plane. „Wir könnten theoretisch sogar zwei Autos einsetzen, da wir neben dem ELMS-Auto noch ein weiteres Fahrzeug bei Oreca bestellt haben", sagte Mühlner.

WICKENS: COMEBACK-SIEG

Ex-DTM-Pilot Robert Wickens holte in Watkins Glen seinen ersten Rennsieg seit dem schweren IndyCar-Crash in Pocono 2018, wo sich der Brite schwere Wirbelverletzungen und eine dauerhafte Lähmung zugezogen hatte. Der querschnittsgelähmte Wickens gewann zusammen mit Mark Wilkins die TCR-Kategorie in der IMSA-Rahmenserie Michelin Pilot Challenge.

GM: KEIN KUNDENSPORT?

Alles deutet darauf hin, dass sich Cadillac beim LMDh-Projekt anders aufstellt als in der Vergangenheit: Offenbar will man sich in Zukunft mit Ganassi Racing (CGR) und Action Express auf zwei werksunterstützte Teams



IMSA

konzentrieren. JDC-Teamchef John Church, der ab 2023 einen Porsche-LMDh in der IMSA-Serie einsetzen wird, wurde mitgeteilt, er könne für 2023 keinen Cadillac-LMDh erwerben.

IMSA: LMDh-TEST AM 12. JULI

Drei Hersteller-Teams sollten bei einem gemeinsamen Test in Sebring die modifizierte MGU von Hybrid-Zulieferer Bosch einem Härtetest unterziehen. Neben Porsche und Cadillac hätte auch Acura an dem Test teilnehmen sollen, doch offenbar hat die US-Sportabteilung der Japaner den Test mittlerweile abgesagt. Der vom neuen IndyCar-Triebwerk abgeleitete LMDh-Motor soll zwar angeblich fertig sein, allerdings gibt es Verzögerungen beim Monocoque von LMP2-Konstrukteur Oreca.

ALBUQUERQUE VERLÄNGERT

Filipe Albuquerque hat seinen Vertrag mit Acura und dem Team von Wayne Taylor Racing verlängert: Der Portugiese gilt als einer der besten Prototypenpiloten seiner Zeit und hatte Angebote von mehreren Herstellern vorliegen. Am Ende entschied er sich für einen Verbleib in Amerika. Der neue Vertrag erlaubt ihm, auch in Zukunft Rennen in der WEC zu fahren, beispielsweise für das britische LMP2-Team United Autosports.

Harte Landung

Ford und Hyundai traten in Kenia mit der Hoffnung an, Toyota ein ordentliches Stück aus dem Punktevorsprung zu beißen, aber die Safari-Rallye erwies sich als zu harter Brocken für Autos und Fahrer – nur nicht für Toyota und Kalle Rovanperä.

Von: **Markus Stier**

Er hätte auch als der größte Idiot aus Nairobi abreisen können. Für Kalle Rovanperä war die 69. Safari-Rallye noch keine 500 Meter alt, da lag sein Yaris fast auf dem Dach. Ein aufgeschütteter Schotterhaufen auf der kurzen Auftaktprüfung am Stadtrand von Nairobi bremste den Toyota ab. Zum Glück für den Tabellenführer kippte die Fuhre nach zwei Herzschlägen wieder auf die Räder. Rovanperä verlor elf Sekunden, aber nicht seine gute Laune: „Da war ich wohl ein bisschen spät auf der Bremse." Beifahrer Lasse Halttunen grinste breit über den Anfängerfehler seines Chauffeurs. Am Ende hatte das finnische Duo erst recht gut lachen. Es war Rovanperäs einziges Missgeschick an diesem Wochenende.

Die Konkurrenz könnte Bücher schreiben über die zweite Safari-Rallye nach der Rückkehr nach Ostafrika. Im Vorjahr bemängelten manche, die Rallye könnte durchaus länger und härter sein. Nun, ihr Wunsch sollte in Erfüllung gehen. „Fech Fech" war das Wort des Wochenendes. Weil es in der Landessprache Suaheli kein eigenes Wort für den mehlfeinen Sand gibt, ist der arabische Ausdruck von der Rallye Dakar herübergeweht. Auch in Kenia hat es zu wenig geregnet, und so lag die Vulkanasche, die der Mount Longonot zuletzt vor anderthalb Jahrhunderten ausgespuckt hat, pudrig fein in der Gegend herum und verdeckte tiefe, lehmgebackene Fahrspuren, halbfertige Warzenschweinlöcher, Lavabrocken und gewachsenen Fels. „Das Problem ist nicht der Sand. Das Problem ist, du weißt nicht, was darunter ist", dozierte Vorjahressieger Sébastien Ogier.

Problem Frontspoiler

Der fehlende Röntgenblick nach unten ist eine Sache, eine zweite die Sicht nach vorn. Im Vorjahr war Kalle Rovanperä der einzige Top-Fahrer, der im tiefen Sand stecken blieb. „Mit dem Allradantrieb kommst du schon da durch, aber wenn du dir beim tiefen Eintauchen in die Löcher mit dem Frontspoiler selbst die Windschutzscheibe zuschaufelst, kannst du nichts mehr sehen und musst vom Gas. Und dann steckst du fest." Also ist Chefkonstrukteur Tom Fowler schuld? „Na ja, wenn du in einer schnellen Asphaltkurve in Spanien ordentlich Grip haben willst, dann brauchst du halt einen Front-



Die Werksteams beklagten, die Rallye wäre zu hart, aber das Ergebnis zeigt: Sechs Rally1-Autos erreichten das Ziel ohne zwischenzeitlichen Ausfall.



Den Staub fraßen andere. Kalle Rovanperä ließ sich weder durch Staub, Steine noch Schlamm aufhalten.

ROESELER

spoiler.“ Das Problem: Die Aerodynamik-Komponenten sind fest homologiert und dürfen nicht verändert werden.

Spezielle Safari-Varianten mit Kuhfängern und Ansaugschnorcheln, wie es sie bis in die frühe WRC-Ära gab, sind heute nicht mehr erlaubt. Für Hyundai ein Verhängnis. In Alzenau ahnte man, dass der feine Staub ein Problem für die Atemwege des i20 werden könnte, und so entwickelte das Team verschiedene Luftführungswege unter der Motorhaube, um die Autos vor dem Erstickungstod zu bewahren – mit mäßigem Erfolg. Während Ott Tänak zunächst ohne Röcheln seines Vierzylinders durch die Savanne eilte, litten die Autos von Thierry Neuville und Oliver Solberg unter schwerem Asthma. „Die Leistung war für sieben Kilometer fast komplett weg“, rapportierte der Belgier am ersten Tag. Mit knapp einer eingefangenen Minute Rückstand ist man in Sachen Sieg heutzutage schon aus dem Rennen. Solberg verlor gar zwei Minuten.

Schwere Atemnot

Der Norweger, im Vorjahr nach einem Ausfall in der zweiten Prüfung in Tränen aufgelöst, hielt sich tapfer, steckte am Sonntagmorgen wieder im Sand fest, nicht weil der Antrieb versagte, sondern der Luftfilter abermals verstopft war. Solberg wechselte mitten auf der schmalen Straße stehend den Filter und verlor 14 Minuten und den guten sechsten Rang. Weil es auch viele andere heftig beutelte, wurde er am Ende trotz 37 Minuten Rückstand noch Zehnter und zweitbester Hyundai-Fahrer.

Die hellblauen Renner sind weiter rasende Baustellen. Den Testrückstand durch das spät fertig gewordene Auto hat die Truppe von Julien Moncet immer noch nicht aufholen können. „Vor der Saison hatten wir praktisch keinen Kilometer Schotter gefahren. Mit der Nominierung einer Stammbasis in Finnland hat man zwar einiges aufholen können, aber die planierten Highspeed-Pisten Mittelfinnlands taugen ungefähr so gut für eine Safari-Vorbereitung wie ein Fechtturnier für eine Kneipenschlägerei. Größter Pferdefuß ist das Reglement, das einst auf Wunsch der Hersteller Testfahrten vor Übersee-Rallyes verbot. „Wir hatten keinen Kilometer“, schwört Kalle Rovanperä. Selbst ein Schottertest in Europa auf bekannt grobem Geläuf in Spanien oder Frankreich war tabu.

Trotzdem bröselte das Feld nicht auseinander. Die modernen Autos sind stabil genug, um auch die afrikanische Tortur durchzustehen, auch wenn die Fahrer teilweise anderer Meinung waren. „Kedong war definitiv zu hart“, klagte Sébastien Loeb über die vierte und mit 36 Kilometern längste Prüfung. Am Abend der ersten Etappe maulten Piloten und Teamchefs vor allem über den zweiten Durchgang, der noch aufgewühlter und staubiger war als der erste. Einzig fehlt es der Klage an Substanz. Kein einziges Werksauto kollabierte auf der letzten, angeblich überharten Tagesprüfung. Lediglich Ogier fing sich einen Plattfuß ein, der zwei Minuten und den möglichen Sieg kostete. Nach einmal drüber schlafen mochte der Weltmeister kein vernichtendes Urteil über den Riesensandkasten am Fuß des Longonots mehr sprechen. „Was heißt schon zu hart?“ Auch den Reifenschaden relativierte er. „Der kann dir hier überall passieren. Es ist halt eine Lotterie.“

Das Reifenthema war keines in Kenia. Durch die vielen sandigen und nach einem heftigen Schauer am Samstagnachmittag streckenweise auch schlammigen Pisten griffen die Fahrer durchgehend zu den weichen Pirelli-Reifen. Die wären nur bei großer Hitze überfordert gewesen, aber erstens herrscht im Rift-Valley mit seiner Höhenlage von 1500 bis 2000 Metern selten große Hitze, zweitens war es immer wieder bewölkt. In den Cockpits herrschte ein deutlich angenehmeres Klima als noch auf Sardinien, einzig die dünne Höhenluft forderte die Fahrer über das Normalmaß hinaus.

Nach dem Regen und der Nacht war es am Sonntagmorgen so kühl, dass die Toyota-Piloten nach der durch Solbergs Straßenblockade verhängten Neutralisierung der Oserian-Prüfung anhielten und mit Kunststoffplatten die Kühleinlässe verschlossen. Im Bummeltempo fingen die Vierzylinder-Turbos an zu frieren. Frühere Befürchtungen, das Temperaturmanagement des Hybridsystems könnte unter der Äquatorsonne ans Limit geraten, blieben grundlos. Auffällig: Ausgerechnet bei der härtesten Rallye des Jahres gab es keinerlei Klagen über Ausfälle des Hybridantriebs.



ROESELER

Alles in Schwarz-Rot-Weiß: Auf dem Podium durften nur Toyota-Fahrer stehen

Kein Saft mehr

Wie rudimentär der elektrische Zusatzantrieb ist, zeigt das Schicksal von Sébastien Loeb, der die Rallye schon am ersten Morgen auf dem ersten Durchgang in Kedong verlor. Ein Dichtring, nur ein paar Cent wert, entwertete den millionenschweren Einsatz des Rekord-Weltmeisters. Im Motorraum brach durch das Benzinleck Feuer aus, das schnell gelöscht war, aber der Motor des Ford Puma wollte danach nicht mehr anspringen. Loeb versuchte sich mit reiner Elektropower in die Mittagspause zu retten, bis ihm der Strom ausging. Es waren nur rund zehn Kilometer bis zum Service. ▷


ROESELER

Loeb: Erst Feuer unter der Haube, dann Querlenker ab



ROESELER

Gus Greensmith: Erst Auto demoliert, dann zur Strafe selbst geschraubt



Die Panne des angesichts seiner Wüsten-Rallyeerfahrung hochgehandelten Franzosen war nur der Auftakt eines kompletten Ford-Desasters. Gus Greensmith fing sich ebenfalls am ersten Morgen einen Platten ein und fuhr weiter, bis es im Radhaus brannte. Am Samstag überschlug sich der Engländer in einer harmlosen Kurve. Runde drei Minuten hingen er und Beifahrer Jonas Andersson auf der Seite liegend in den Gurten, weil die Streckenposten weder zuließen, dass Fans den Puma schnell auf die Räder kippen, noch leisteten sie selbst erste Hilfe. „Was wäre, wenn es im Auto gebrannt hätte?“, fragte ein stinkiger Greensmith, der sich selbst durch das Raustreten der Windschutzscheibe aus dem Auto befreite. Die Besatzung konnte erst weiterfahren, doch der Kühler war hin.

Restlos bedient war der sonst eher sonnigen Herzens daherkommende Brite, als er abends zum Straftraining antreten musste. Ebenso wie Teamkollege Adrien Fourmaux musste er seinen havarierten Boliden unter Aufsicht der Mechaniker selbst wieder richten. Fourmaux war am Freitag noch unschuldig am Versagen des Hinterachsdifferenzials, hatte sich aber am Samstag eine Aufhängung zuschanden gefahren. Gleiches galt für Craig Breen, der am Freitag wie zuvor Greensmith mit schlaffem Reifen das Ziel zu erreichen suchte und dabei das Fahrwerk überforderte. Im tiefen Schlamm des Samstagnachmittags schließlich zog sich der wieder gestartete Loeb einen Gummi von der Felge und riss anschließend einen Querlenker aus der Verankerung.

Die Pleite der im Vorjahr noch problemlos agierenden M-Sport-Truppe war so groß, dass sie am Samstag geschlossen vor dem Rest des Feldes als Straßenfeger antreten mussten. Mit der Rekordzahl von fünf Rally1-Pumas gestartet, kam nur der zahlende Kunde Jourdan Serderidis ohne nennenswerte Probleme durch. Der Grieche wurde Siebter und sollte den gestandenen Profis als Lehre dienen. Er fuhr im Zweifelsfall einfach langsamer.



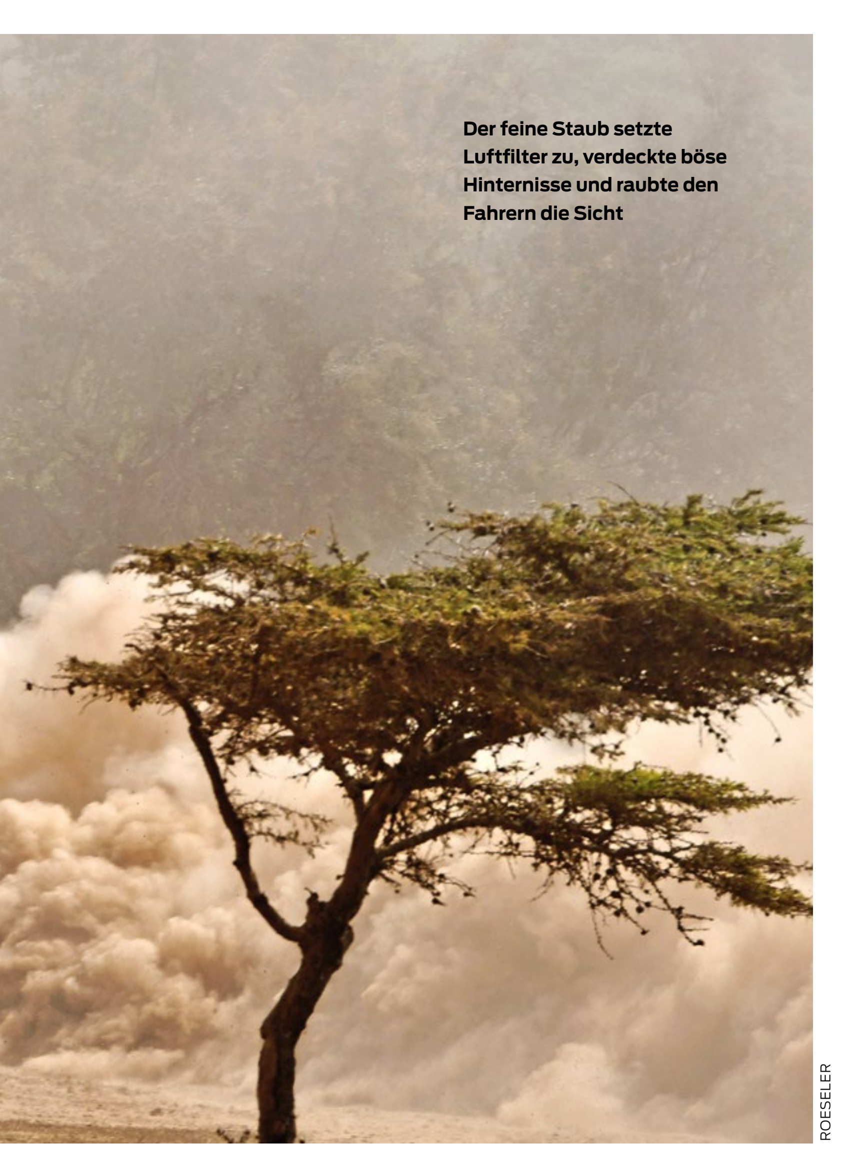
Vier endlose Minuten

Keine Frage, die Safari 2022 war deutlich härter als die von 2021, aber die angebliche Unbefahrbarkeit resultierte vor allem aus dem Umstand, dass die WM-Profis die Rallye trotz aller gegenteiligen Beteuerungen wie einen europäischen WM-Lauf angingen. Thierry Neuville, ohnehin in Hektik, weil am Samstagnachmittag wie in Kroatien der Keilriemen gerissen war, steckte vier Minuten in einem Schlammloch fest, weil der Motor abgesoffen war und nicht anspringen wollte. Die Furt war lang und tief, aber Neuville war der Einzige, der dort strandete, und es war vielleicht kein Zufall, dass er am schnellsten in den Tümpel reingerauscht war. Statt Podium winkte nur noch Rang 5. Frustriert und unkonzentriert knallte der Belgier nach der nächstbesten Pfütze frontal in einen Baum.

Dass er trotzdem noch Fünfter wurde, ist dem Umstand geschuldet, dass die anderen noch mehr Probleme hatten. Teamkollege Tänak zum Beispiel, dem schon am ersten Morgen der Schalthebel abbrach. Immerhin konnte sich der Este mit einem umfunktionierten Wagenheber-Teil behelfen, aber da war schon die erste halbe Minute futsch. Am Samstag brach im Hyundai Feuer aus, am Sonntag fiel Tänak mit defekter Servolenkung endgültig aus.

!

Einen Vierfacherfolg bei der Safari-Rallye gab es in der 69-jährigen Geschichte nur einmal, und zwar im Jahr 1993. Sieger damals wie heute: Toyota.



Der feine Staub setzte Luftfilter zu, verdeckte böse Hinternisse und raubte den Fahrern die Sicht



Neuville: Im Wasserloch abgesoffen, Baum getroffen, trotzdem noch Fünfter



Solberg: Ordentlich eingebuddelt

ROESELER

Serderidis: Problemloser Siebter

Es scheint, als ob die Toyota eine andere Safari gefahren sind als alle anderen. Mit einigen verstärkten Komponenten in das Wochenende gegangen, waren Ogiers Reifenpanne und ausgefallene Scheibenwischer bei Elfyn Evans (ein Phänomen, das Fahrer aller Teams im Staub und Regen traf) nahezu die einzigen Probleme.

Dreifachführung nach der ersten Etappe, nach der zweiten hatte sich auch Ogier durch die bröselnde Konkurrenz den Weg wieder nach vorn auf Rang 4 gebahnt. Takamoto Katsuta bewies mit Rang 3, dass sein zweiter Platz vom Vorjahr kein Zufallserfolg war. Elfyn Evans fuhr mit Köpfchen auf Platz 2, und ausgerechnet das Vollgastier Rovanperä tänzelte mit größter Leichtfüßigkeit über alle Löcher und Felsen. Der Finne fuhr trotz kontrollierter Offensive die meisten Bestzeiten. Nach Ogiers Panne übernahm er die Führung und gab sie nicht mehr ab.

Zwar war Evans bis zum Samstagnachmittag mit nur 15 Sekunden den Rückstand noch in Schlagdistanz, aber Rovanperä entglitt ihm nach dem großen Regen wie ein Stück Seife in der Dusche. „Wir haben kein Mittel, ihn zu halten", gestand Beifahrer Scott Martin. Die Abstände waren nicht so groß, und die letzte Etappe mit rund 80 heftigen Kilometern nicht so kurz, dass sich ein Angriff nicht noch hätte lohnen können, aber Teamchef Jari-Matti Latvala berief am Abend eine kurze Konferenz ein und betonte, dass es natürlich keinerlei Stallorder gäbe, dass aber doch bitte alle ihre Autos heil ins Ziel bringen sollten. Latvala ist ein wandelndes Geschichtslexikon. Der Finne wusste schon vor der Rallye, dass Toyota zuletzt 1993 einen Vierfacherfolg in Kenia feierte. Nun hat ihn sein Team wiederholt.

Wenn es noch irgendeinen Traum gab, das Ruder in der Tabelle herumzuwerfen, dann träumten ihn die Verantwortlichen bei M-Sport und Hyundai am Naivashasee. Jetzt, nach der Safari-Rallye, ist er ausgeträumt. ■

SAFARI-RALLYE (23.–26.6.2022)

6. von 13 Läufen, 19 Wertungsprüfungen über 366,44 Kilometer

1.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	3:40.24,9 h
2.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris Rally1	+52,8 s
3.	Katsuta/Johnston (J/IR)	Toyota Yaris Rally1	+1.42,7 min
4.	Ogier/Veillas (F/F)	Toyota Yaris Rally1	+2.10,3 min
5.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	+10.40,9 min
6.	Breen/Nagle (IR/GB)	Ford Puma Rally1	+23.27,9 min
7.	Serderidis/Miclotte (GR/B)	Ford Puma Rally1	+30.16,5 min
8.	Loeb/Galmiche (F/F)	Ford Puma Rally1	+32.12,6 min
9.	Kajetanowicz/Szczepaniak (GB/GB)	Skoda Fabia Rally2	+35.37,6 min
10.	Solberg/Edmondson (S/GB)	Hyundai i20 Rally1	+37.36,6 min

Bestzeiten: Rovanperä 5, Ogier 4, Loeb 3, Neuville 3, Evans 2, Tänak 1, Fourmaux 1

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	145 Punkte
2.	Thierry Neuville	80
3.	Ott Tänak	62
4.	Takamoto Katsuta	62
5.	Craig Breen	60
6.	Elfyn Evans	57
7.	Sébastien Loeb	35
8.	Sébastien Ogier	34
9.	Dani Sordo	34
10.	Gus Greensmith	28



Nach Vierfachsieg weit vorn: Toyota

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	246 Punkte
2.	Hyundai	184
3.	M-Sport-Ford	144
4.	Hyundai	68

Lohnender Ausflug: Volle Punkte für „Kajto“

ROESELER

Der Abräumer

Die zu Hause gebliebenen Titel-Konkurrenten hatten es befürchtet: Ex-Europameister Kajetan Kajetanowicz gewinnt den Hardcore-Ritt in Kenia und übernimmt mit maximaler Punkteausbeute die WRC2-Tabellenführung.

Von: **Reiner Kuhn**

Auch wenn die Starterzahlen beim ersten Überseelauf im Vergleich zum Vorjahr schrumpften: Die WRC2 boomt weiter. War in Kenia mit Martin Prokop 2021 nur ein punktberechtigter WRC2-Fahrer am Start, kämpften in diesem Jahr immerhin acht Teams von vier Kontinenten um WM-Zähler. Die erste Bestzeit markiert der mehrfache Asien-Pazifik-Champion Gaurav Gill. Der Inder kassiert wegen eines Frühstarts aber zehn Strafsekunden, und Skoda-Markenkollege Kajetan Kajetanowicz übernimmt vom Start weg die Führung.

Am Freitagabend stehen vier von sechs möglichen Bestzeiten auf seinem Konto, und der Pole beendet die erste Tagesetappe mit einem Vorsprung von 1.13 Minuten vor dem in Deutschland lebenden US-Amerikaner Sean Johnston (Citroën). Die Mitfavoriten Gill und Prokop sind da schon aus dem Rennen. Der Inder strandet auf Platz 2 liegend im Fech Fech der vierten Prüfung mit defektem Fabia-Triebwerk. Der Tscheche stellt seinen Ford Fiesta nach ähnlichen Torturen drei Prüfungen später ebenfalls mit Motorschaden ab.

Auch Johnston leidet. Neben hartnäckigen Bremsproblemen plagen den 31-Jährigen am Samstag ebenfalls Magenschmerzen. Während der souverän agierende Kajetanowicz alle Bestzeiten markiert und seinen Vorsprung auf fast sechs Minuten ausbaut, stellt Johnston seinen Citroën vor der letzten Prüfung des Tages ab und kassiert zu den zuvor gesammelten 1.40 Strafminuten weitere zehn. „Aus eigener Kraft krieg' ich den Kajto sowieso nicht mehr. Aber ich bleibe knapp Zweiter, und das Team und ich haben mehr Zeit, um uns auf das Finale vorzubereiten“, erklärt der US-Boy seinen Schlachtplan und geht mit 20.41 Minuten Rückstand auf die verbleibenden sechs Sonntags-Prüfungen. 5.04 Minuten dahinter zieht Amanraaj Rai seine Kreise und hofft, auch weiterhin von gröberem Unbill verschont zu bleiben und als bester Afrikaner den Sprung aufs WRC2-Podium zu schaffen. Von hinten droht kaum noch Gefahr: Einzig Landsmann und Skoda-Markengefährte Aakif Virani ist mit über einer halbe Stunde Rückstand noch im Rennen.

Am Sonntag teilen sich die Afrika-Debütanten Kajetanowicz und Johnston die verbleibenden sechs Bestzeiten. Den Sieg auf der finalen Powerstage und damit die fünf Extrazähler gehen aber an den 43-jährigen Polen, der dank maximaler Punkteausbeute nun die WRC2-Tabelle vor den Titelkontrahenten Yohan Rossel, Nikolay Gryazin und Andreas Mikkelsen anführt.

Will Letzterer nach zwei Nullern seine Chancen auf die Titelverteidigung wahren, muss er künftig die direkten Duelle mit den Titel-Widersachern suchen – und gewinnen. Für die Fahrer-Wertung zählen die sechs besten von sieben Ergebnissen. Auch deshalb darf man gespannt sein, wer sich nach den Läufen in Estland, Finnland und Ypern den kostspieligen Trip nach Neuseeland leisten will oder muss. ■



Klare Ansage an Sieger Kajetanowicz: Wegen Schwänzens der abschließenden Pressekonferenz muss der Pole 3000 Euro Strafe zahlen. Wichtiger: Beim nächsten Vergehen droht Punkteabzug.



ROESELER

Johnston: Trotz Ausfall Zweiter



ROESELER

Prokop: Motor erstickt, dann kaputt

WRC2 KENIA

1. Kajetanowicz / Szczep. (PL/PL) Skoda Fabia Rally2		in 4:16.02,5 h
2. Johnston / Kihurani (USA/USA) Citroën C3 Rally2	+	19.08,2 min
3. Rai / Panesar (KE/KE)* Skoda Fabia Rally2	+	29.13,9 min
4. Virani / Bhatti (KE/KE) Skoda Fabia Rally2	+	1:07.51,1 Std

* Junior

STAND WRC2 NACH LAUF 6

1. Kajetan Kajetanowicz (PL)	66 Punkte
2. Yohan Rossel (F)	63 Punkte
3. Nikolay Gryazin (ANA)	52 Punkte
4. Andreas Mikkelsen (N)	51 Punkte

WRC3 I Kenia

Wahome schreibt Geschichte

Dank Maxime Wahome schaut nicht nur die Rallye-Welt auf die kleinste WM-Kategorie. Als erste Frau feiert die 26-jährige Kenianerin einen WRC3-Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Favorit ist im mit fünf Teams erneut überschaubaren WRC3-Feld schnell gefunden. Der auf Sardinien kurz vor Schluss in Führung liegend ausgefallene Diego Dominguez Jr. tobt deutlich flotter über die Pisten als die Kenianer Hamza Anwar, Jeromey Wahome und WM-Junior McRae Kimathi, welche die heimischen WM-Strecken schon im Vorjahr im 235 PS starken, allradangetriebenen Ford Fiesta Rally3 unter die Räder nahmen. Maxime Wahome bekommt vom Paraguayer auf den ersten fünf Wertungskilometern satte 22 Sekunden eingeschenkt.

„Zu allererst muss ich das Auto kennenlernen und unnötige Fehler vermeiden", so die Kenianerin, die im Vorjahr nach nur wenigen Metern ihren altersschwachen Subaru abstellen musste und erstmals in einem Rally3-Auto sitzt. „Ohne einen Test ist für mich alles neu, angefangen bei der sequentiellen Schaltung", sagt sie.

In der vierten Prüfung ändert sich alles: Der souverän führende Dominguez killt im tiefen Sand seinen Motor, Anwar und Maxime Wahome kämpfen mit Ausfallerscheinungen der Motorsteuerung. Doch anders als ihr Kollege, der kurz danach crasht, bringt die 26-Jährige ihren waidwunden Dienstwagen ins WP-Ziel. Sie kassiert zwar zehn Strafminuten für die nicht beendete Etappe, startet aber dennoch als Klassenzweite in den Samstag.

Am Morgen nimmt Leader Kimathi einen Felsbrocken volley – und erstmals führt eine Frau (WP 8). Auf den verbleibenden elf Prüfungen ändert sich daran nichts mehr. „Ich bin einfach nur glücklich", strahlt Wahome. Bei ihrem 13. Rallyestart siegt die ehemalige Motocrosserin als erste Afrikanerin in der WRC3 und gewinnt nach Isolde Holderieds Gruppe-N-Sieg in Sanremo 1994 als erste Frau einen offiziellen „FIA-Supporter-Series"-Lauf. ■



ROESELER

Maxime Wahome: Vorsichtig angefangen, erfolgreich abgeschlossen

Rallye-WM

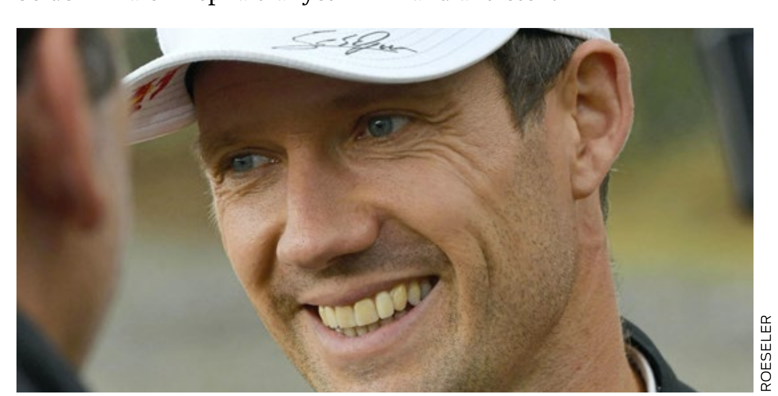
Ogiers Saison-Fahrplan

Während Sébastien Loeb seine vielfältigen Programme erst noch koordinieren muss, kennt Weltmeister Sébastien Ogier schon seine weiteren WM-Starts.

Trotz verpasstem Podium gibt sich Sébastien Ogier aufgeräumt und relaxt. „Ohne Plattfuß wäre wohl mehr drin gewesen", so der Noch-Weltmeister, dessen LMP2-Saison nach Le Mans vorerst beendet ist.

Der Sommer soll seiner Familie gehören. Danach wird Ogier erst Neuseeland und dann die beiden finalen Asphaltrallyes in Spanien und Japan bestreiten. Unklar ist nur, ob der 38-Jährige auch 2023 nochmals startet und sich dabei für die knappe Niederlage bei der Monte gegen Dauer-Rivale Loeb revanchieren möchte.

Letzterer würde ebenfalls gerne weiter in der Rallye-WM antreten. M-Sport verhandelt längst mit Prodrive. Denn aufgrund des geänderten Rally-Raid-WM-Finales wird Loeb mindestens einen Extreme-E-Lauf verpassen. Sollte er bei den beiden anstehenden Sardinien-Auftritten schlecht punkten, könnte er durchaus aussteigen dürfen und statt in Chile neben dem WM-Klassiker in Griechenland auch in Neuseeland antreten. ■ RK


ROESELER

Sébastien Ogier: Erst Sommerpause, dann Neuseeland, Spanien und Japan

AUS DEM SERVICEPARK

LEERFAHRT
Der gemeinsame Start von Piero Canobbio und Fabrizia Pons endete, bevor er richtig anfing, weil der Hyundai i20 Rally2 der beiden Mittsechziger im Zoll hängen geblieben sei. Damit bleibt die Rallye Großbritannien 1998 weiter der letzte WM-Start, der von 1981 bis 1984 an der Seite von Audi-Werkspilotin Michele Mouton agierenden Italienerin.

LOKALHELD
Von den kenianischen Teams mit ihren älteren Turboallradlern schafften es zwölf durch die Technische Abnahme und durften in einer nationalen Klasse am WM-Lauf teilnehmen. Zwei waren schon nach der Eröffnungsprüfung raus, vier sahen das Ziel, zwei davon ohne Strafzeiten für einen Restart. Mitsubishi-Pilot Carl Tundo holte den Klassensieg und sah trotz einer Stunde Rückstand als Gesamt-13. das Ziel.

ZEIT IST GELD
Anders als Motosport Italia, die den Skoda für Gaurav Gill samt Ersatzteilen und Equipment in einem 40-Fuß-Seecontainer für knapp 40 000 Euro nach Kenia verschifften, setzte das Team Saintéloc auf einen halb so großen Container, ließ dafür aber Sean Johnstons Citroën einfliegen. „Alles in allem kostet das gut 25 000 Euro mehr. Dafür ist das Auto nicht drei Monate weg, und wir können es für andere Einsätze einplanen", erklärt Teamchef Vincent Ducher.

HEIA SAFARI
Frei übersetzt, soll „Heia Safari" so viel wie „Rein ins Leben" heißen. Einige WM-Akteure nahmen dies wörtlich. Sébastien Ogier und Gus Greensmith brachten ihre Eltern mit nach Kenia. Craig Breen buchte rund um den WM-Lauf für seine ganze Familie einen zweiwöchigen Safari-Urlaub.

FRAUENPOWER
Nach der Siegerehrung hatte es WRC3-Siegerin Maxime Wahome eilig: „Ich habe Michele Mouton noch nie persönlich getroffen. Heute muss das klappen", so die Kenianerin, die hofft, mit der Unterstützung der FIA-Sicherheitschefin auch einmal in Europa starten zu können. ■ RK



Bei seinem Heimspiel zeigte der Spanier Mikel Azcona sowohl taktisch als auch fahrerisch eine titelreife Leistung

WTCR

Hitzemacht

Zum Auftakt des iberischen Doppelwochenendes durften Gilles Magnus (Audi) und Mikel Azcona (Hyundai) feiern. Bei wie erwartet hohen Temperaturen im Motorland Aragón managten sie Reifen und Konkurrenz am besten.

Von: **Philipp Körner**

Ein bekannter Werbespruch aus der Altersvorsorge lautet: „Heute schon an morgen denken.“ Nun ist der Hyundai-Youngster Mikel Azcona mit seinen 26 Jahren zwar fernab der Rennrente, dennoch zeigten er und sein Team eine sehr weitsichtige Performance am Wochenende in Aragonien.

Bereits in der Qualifikation gaben sich Azcona und sein BRC-Squadra-Corse-Teamkollege Norbert Michelisz mit den Rängen 8 und 9 zufrieden. Der Vorteil der im Fahrerlager kritisch hinterfragten Platzierung: Man ersparte sich so nicht nur eine Gewichtsschelte für das kommende Wochenende in Vila Real, sondern brachte sich gleichzeitig in eine gute Ausgangslage für das zweite Rennen mit Reversed Grid. Die Pole-Position ging an den belgischen Audi-Jungpiloten Gilles Magnus, der seine Nerven diesmal besser unter Kontrolle behielt. Der 22-Jährige sagte über seine zweite Karriere-Pole: „Am Hungaroring hatte ich ebenfalls den Speed dafür, aber habe es dann versemmelt. Im Q3-Shootout entscheidet das Mentale, und man darf keinen Fehler machen. Diesmal war es die perfekte Runde.“ Hinter ihm positionierte sich sein Markenkollege Nathanaël Berthon. Titelverteidiger Yann Ehrlacher (Lynk & Co), Rob Huff (Cupra) und Yvan Muller (Lynk & Co) rundeten die Top 5 ab.

Der erste Lauf begann mit einer umfangreichen Offensive der Lynk & Co und der Hyundai. Der größte Profiteur dieser harten Bandagen zu Beginn war jedoch Rob Huff, der sich mit all seiner Erfahrung auf den zweiten Rang vorschob. In einem hitzigen Duell fochten dahinter Berthon und Ehrlacher zunächst den dritten Platz aus. Nach einem Kontakt fiel Ehrlacher aber zwei Plätze zurück. Der 25-Jährige beschwerte sich später, dass sein Landsmann überhart gegen ihn vorgegangen sei.

> „Der Start war verrückt. In Runde 1 waren viele Autos vor mir, und ich habe versucht, meines ganz zu lassen.“
>
> Mikel Azcona, Hyundai

Sieg mit Hindernissen

Der weitere Rennverlauf wurde an der Spitze von zwei Kampfgruppen geprägt. Ganz vorne setzte Routinier Huff den Audi-Konkurrenten Magnus mit guter Pace anhaltend unter Druck. Dahinter hatten sich das Hyundai-Duo Azcona und Michelisz hinter Berthon in Stellung gebracht. Mikel Azcona berichtete über seinen Sprung nach vorne: „Der Start war der Schlüssel. Dank der Kämpfe zu Beginn habe ich einige Positionen gutmachen können. Von da an haben die Reifen gut funktioniert.“ Auf eine finale Attacke gegen Berthon hatte der Spanier dann aber verzichtet: „Ich wollte keine verrückten Sachen machen. Im zweiten Rennen starte ich auf Rang 3, also kein Stress!“ Eine Strafe für Berthon brachte ihn nachträglich doch auf P3.

Stress hatte hingegen der Sieger Magnus am Schluss, als er nach einer starken Fahrt urplötzlich in Probleme geriet: „In der letzten Runde hatte ich Aussetzer bei der Spritversorgung. Ich habe am Funk gesagt, dass ich wahnsinnig werde. Mein Herz hat geschlagen! Am Ende habe ich es ins Ziel gebracht.“ Verfolger Rob Huff zeigte sich nach dem harten, aber erfolglosen Fight trotzdem zufrieden: „Ich glaube, wir hatten eine bessere Pace als Gilles, aber wenn man hinterherfährt, ist es schwer. Er hat einige kleine Fehler gemacht, aber war ein bisschen schneller auf dem zweiten Teil der Geraden. Es war ein tolles Rennen!“

Die Reversed-Pole für das zweite Rennen belegte der Chine-

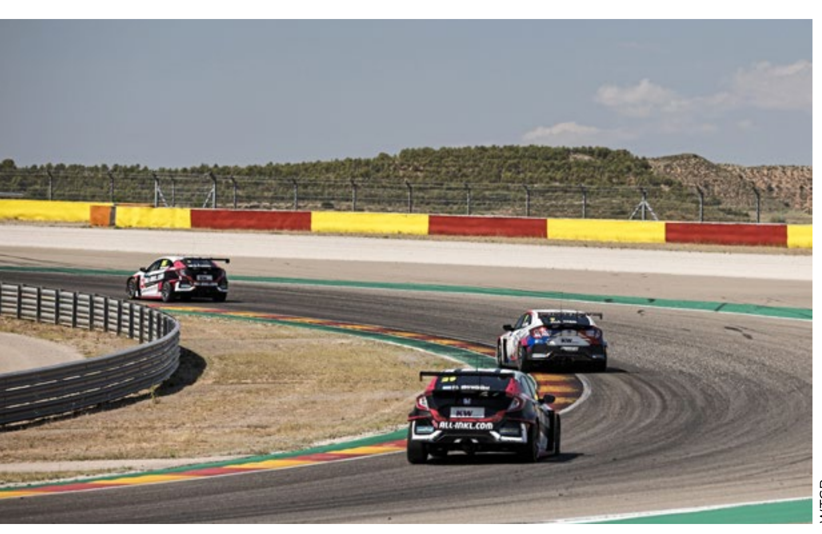
se Qinghua Ma (Lynk & Co), der vor dem Hyundai-Doppel Michelisz und Azcona das Feld ins abschließende Rennen führte.

Hyundai-Plan geht auf

Nachdem der Auftaktlauf bis auf einige zu harte Manöver weitgehend gesittet verlief, sollte es am Nachmittag in der Startphase mächtig knallen: Norbert Michelisz, der vorher noch mit einer mutigen Attacke an Ma vorbeigegangen war, rutschte in einen der temporären Reifenstapel und wurde beim Austrudeln von Tom Coronel (Audi) unglücklich torpediert. Der Niederländer konnte den Hyundai aufgrund von aufgewirbeltem Staub nicht rechtzeitig erkennen. Die einzige Neutralisierung sorgte für einen intensiven Schlussspurt ohne größere Reifensorgen.

In den ersten Minuten nach dem Restart überholte Azcona sowohl Ma als auch den kurz führenden Dániel Nagy (Cupra). Wie am Vormittag robbte sich Huff wieder auf den zweiten Platz vor, fand aber auch diesmal keine Lücke für den erlösenden Sieg. Trotzdem war der Brite über das „Abo auf Platz 2“ glücklich: „Das war wahrscheinlich mein bestes WTCR-Wochenende! Nach den drei zweiten Plätzen ist es nun Zeit für einen Sieg.“ Mikel Azcona berichtete nach dem perfekt umgesetzten Plan und der verteidigten Meisterschaftsführung: „Der Start war verrückt. In Runde 1 waren viele Autos vor mir, und ich habe versucht, meines ganz zu lassen. Nach dem Überholen von Dániel Nagy fühlte ich mich zunächst komfortabel. Als Rob auf Platz 2 sprang, hatte ich dieses Gefühl dann nicht mehr.“

Nach seinem dritten Saisonsieg und dem Ausfall von Michelisz gilt Azcona nun als klare Speerspitze von Hyundai. Die Frage nach dem besten Titel-Kandidaten bei Lynk & Co bleibt derweil offen: Santiago Urrutia liegt mit seinem dritten Platz in Lauf 2 nun auf dem dritten Rang der Wertung, aber nur knapp vor Ehrlacher. Audi-Mann Magnus reist trotz eines miesen zweiten Rennens als Zweiter zum Comeback von Vila Real am kommenden Wochenende. ■



WTCR

Wie im Vorjahr fuhren die Honda auf ihrer Angststrecke Aragón hinterher



WTCR

Audi-Ass Magnus sprang mit dem Sieg in Lauf 1 auf Platz 2 der Fahrerwertung

NACHRICHTEN

HAPPY BIRTHDAY, MIKEL!

Für Mikel Azcona bot das Heimspiel auch abseits der Strecke einen Grund zum Feiern. Der Mann aus der Nähe von Bilbao wurde am Samstag 26 Jahre alt. Die missglückte Gesangseinlage seines Teams BRC Squadra Corse sollte die einzige Fehlentscheidung am Wochenende gewesen sein.

GEMEINSAME ZUKUNFT

Wie die Webseite „Touring-Car Times“ berichtet, könnten die WTCR und die ETCR im kommenden Jahr häufiger das Paddock teilen. WSC-Präsident Marcello Lotti erklärte: „Am Anfang waren gemeinsame Wochenenden nicht ideal, weil eine Serie auf Verbrenner und eine auf Elektro-Antriebe setzt.“ Mit der Einführung von Hybrid-Motoren würden sich die Philosophien der beiden Meisterschaften jedoch nun stark annähern. In diesem Jahr treffen die Serien viermal aufeinander.

FEDER-DISKUSSIONEN

Im Vorfeld des Aragón-Wochenendes hat die Technikabteilung des TCR-Rechteinhabers WSC bei den Feder-Regeln nachgebessert. Von dieser Klarstellung des Regeltextes fühlten sich vor allem die Audi-Fahrer benachteiligt, da der deutsche Autobauer laut ihnen viel Entwicklungsarbeit in die Dämpfer-Abstimmung gesteckt hätte. Die Klarstellung im Bulletin schränkt die Freiheiten in einigen Bereichen ein. Beispielsweise wurden elastische Bumpstops verboten.

ARAGÓN (E), 1. RENNEN

5. von 20 Läufen, 16 Runden à 5,345 km (17 gestartet, 14 gewertet)

1.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	34.09,551 min
2.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 0,393 s
3.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 4,869 s
4.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 9,351 s*
5.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 9,655 s
6.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 10,548 s*
7.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 16,558 s
8.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 18,960 s
9.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 19,990 s
10.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou	Audi	+ 20,571 s

Schnellste Runde: 2.06,320 min (Magnus) *inkl. 5-Sekunden-Strafe

ARAGÓN (E), 2. RENNEN

6. von 20 Läufen, 12 Runden à 5,345 km (17 gestartet, 15 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	27.31,604 min
2.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 0,802 s
3.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 5,633 s
4.	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Cupra	+ 7,868 s
5.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 8,755 s
6.	Qinghua Ma (RC), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 10,057 s
7.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 12,525 s
8.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 13,440 s
9.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou	Audi	+ 13,810 s
10.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 17,014 s

Schnellste Runde: 2.07,880 min (Huff)

STAND FAHRER

1.	Azcona	129 Punkte
2.	Magnus	95
3.	Urrutia	93
4.	Huff	93
5.	Ehrlacher	92
6.	Girolami	83
7.	Berthon	81
8.	Ma	68
9.	Guerrieri	67
10.	Muller	63

STAND TEAMS

1.	BRC Squadra Corse	165 Punkte
2.	Cyan Racing	155
3.	ALL-INKL.COM Münnich	150
4.	Cyan Performance	138

STAND TROPHY

1.	Huff	63 Punkte
2.	Bennani	32
3.	Coronel	26



Rund sieben Stunden nach Rennstart: Elliott freut sich über seinen Triumph in Nashville

NASCAR

Elliott-Pokersieg

Beim erst zweiten Cup-Auftritt in Nashville dominierten die Gibbs-Toyotas nach Belieben. Dann würfelte eine späte Gelbphase alles durcheinander und Chase Elliott (Chevrolet) holte seinen zweiten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Rennen in der „Music City" hatte dabei gleich zwei wetterbedingte Pausen zu überstehen. Die erste kam schon nach 41 von geplanten 300 Runden, nachdem ein Blitzeinschlag in Streckennähe verzeichnet wurde. Nach kurzer Unterbrechung ging es zwar weiter, aber nach nicht einmal 100 weiteren Umläufen folgte das zweite Unwetter und zog eine mehr als zweistündige Unterbrechung nach sich. Fast über den gesamten, letztlich also sehr langen Abend war eigentlich nur die Frage, welcher der Gibbs-Toyotas am Ende den Weg in die Victory Lane einschlagen würde.

Sowohl in der ersten als auch zweiten Stage setzte sich Martin Truex Jr. knapp vor seinem Teamkollegen und Pole-Mann Denny Hamlin durch. Und bis sieben Runden vor Schluss lief auch alles weiterhin nach Plan. Truex, Hamlin und Kyle Busch hatten zu dem Zeitpunkt insgesamt 250 Führungsrunden angehäuft. Doch dann ging der Chevy-Motor von Josh Bilicki hoch und die insgesamt zehnte Gelbphase wurde ausgerufen. Während das Gibbs-Trio und der Großteil des Feldes in die Box abbogen, pokerten Elliott, Kurt Busch (Toyota) und acht weitere Fahrer und blieben auf dem alten Reifenmaterial.

Reifenpoker zahlt sich aus

Das sollte sich als die richtige Entscheidung herausstellen. In den verbleibenden drei Runden nach dem Restart kam Ross Chastain (Chevrolet) als bester „Stopper" nur noch bis auf P5 vor. Ganz vorne hielt Elliott dagegen den 23XI-Toyota auf Distanz und holte sich nach einer zuletzt schwierigen Phase der Saison den zweiten Sieg des Jahres.

„Ich bin so stolz auf unser Team", sagte der Hendrick-Pilot. „Wir hatten ein paar harte Wochen, schön zu sehen, dass es jetzt wieder in die richtige Richtung geht." Der Ex-Champion hatte dabei ungefähr zur Rennhalbzeit einen längeren Stopp zu verkraften, der ihn sogar aus den Top 20 kegelte. Damit reihte er sich in ein schwieriges Rennen des Hendrick-Teams ein: William Byron bekam schon vor der ersten Unterbrechung Probleme an der Lenkung. Kurz danach wurde Alex Bowman in die Mauer geschickt und musste aufgeben.

Auch Vorjahressieger und Titelverteidiger Kyle Larson erlebte ein schwieriges erstes Rennen mit Ersatz-Crewchief Kevin Meendering (nach der Suspendierung von Cliff Daniels), holte als Nicht-Stopper auf P4 letztlich aber doch ein gutes Ergebnis. ■

NASCAR CUP SERIES

Nashville/Tennessee (USA)
17. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Kurt Busch (USA)	Toyota
3.	Ryan Blaney (USA)	Ford
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
6.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
7.	Austin Cindric (USA)	Ford
8.	Christopher Bell (USA)	Toyota
9.	Joey Logano (USA)	Ford
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 17 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	586 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	556
3.	Blaney (Ford)	555
4.	Ky. Busch (Toyota)	539
5.	Logano (Ford)	534
6.	Larson (Chevrolet)	519
7.	Truex Jr. (Toyota)	516
8.	Bell (Toyota)	480
9.	Byron (Chevrolet)	468
10.	Bowman (Chevrolet)	461

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: KLARER SIEG FÜR JUSTIN ALLGAIER

Auch in der zweiten Liga durfte ein Fahrer aus dem Hendrick-Dunstkreis sich über die E-Gitarre als Preis für den Sieg freuen. Justin Allgaier (JR Motorsports/Chevrolet) dominierte dabei fast nach Belieben das Rennen auf dem 1,33-Meilen-Oval. Nach Siegen in beiden Stages holte er am Ende mit über vier Sekunden Vorsprung auch seinen zweiten Saisonerfolg. Dank der maximalen Punkteausbeute klettert er bis auf Tabellenrang 3 hinter Markenkollege A. J. Allmendinger und Ty Gibbs (Toyota).

TRUCK SERIES: PREECE SIEGT WIE IM VORJAHR

Teilzeit-Pilot Ryan Preece (David Gilliland Racing/Ford) konnte wie im Vorjahr das Truck-Rennen in Nashville gewinnen. Bei seinem erst achten Einsatz in der dritten Liga holte sich der ehemalige Cup-Pilot damit bereits seinen zweiten Sieg. An der Tabellenspitze hat sich derweil nach einem Stage-Sieg sowie P2 im Rennen Zane Smith (Front Row/Ford) vor Markenkollege John Hunter Nemecheck eingenistet. Auch in der virtuellen Playoff-Tabelle führt der 23-Jährige dank mittlerweile 21 gesammelter Bonuspunkte. Der lange Führende Ben Rhodes (Toyota) fuhr zum siebten Mal in den letzten acht Rennen nur ein zweistelliges Ergebnis ein und rutscht auf den dritten Gesamtrang ab.

TRUCK SERIES: DOPPEL FÜR GILLILAND-TEAM

Schon in der Woche vor Nashville durfte David Gilliland sich über einen Triumph eines seiner Piloten freuen. In Knoxville, wo die Trucks während der Cup- und Xfinity-Pause alleine fuhren, war Davids Sohn Todd Gilliland der siegreiche Pilot. Punkte bekam der diesjährige Cup-Rookie beim ersten Truck-Einsatz des Jahres allerdings nicht – weil er eben im Cup eingeschrieben ist.

BTCC

Wieder Hyundai-Triumphe



Rennen 1: Hier führt noch Turkington, später durfte Lloyd (#123) jubeln

BTCC

Nur zwei Wochen nach dem Horrorcrash in Oulton Park konnte Daniel Lloyd (Hyundai) schon wieder strahlen. Er gewann gleich zwei Läufe in Croft. Im dritten Lauf rehabilitierte sich Gordon Shedden (Honda).

Von: **Michael Bräutigam**

Nicht nur körperlich war Lloyds Unfall (siehe „Bild der Woche" in Heft 27) mit einer Verzögerung von 43 g ein harter Schlag, sondern mit einem Schaden von umgerechnet über 100 000 Euro auch finanziell. Platz 3 im Qualifying war da schon eine echte Entschädigung, natürlich auch für die harte Arbeit des Teams. Unfallgegner Colin Turkington (BMW), dessen WSR-Team seit Oulton Park nicht weniger Arbeit hatte, holte sich sogar die Pole-Position für Lauf eins. Während Lloyds Auto neu aufgebaut wurde, rüstete man Turkingtons 2019er Meisterauto auf die neue Hybrid-Technik um.

Im ersten Durchgang entbrannte dann ein enges Duell um den Sieg zwischen den beiden Piloten in ihren „neuen" Autos, das letztlich zugunsten von Lloyd ausging – und das im 100. BTCC-Rennen fürs Excelr8-Team.

In Rennen zwei wurde es sogar noch besser für die Hyundai-Mannschaft: Während Lloyd erneut gewann, machte Tom Ingram den Doppelsieg perfekt. Turkington war mit P3 aber auch mehr als zufrieden. „Wenn man zwei Podien an einem Tag holt, ist das immer gut", so der Rekord-Champion. „Aber fast noch glücklicher bin ich über P6 von Startplatz 10 in Rennen drei."

Das Reversed Grid drehte diesmal nämlich im Losverfahren die Top 12 des zweiten Laufs um, die Excelr8-Hyundai standen deshalb also nur in der sechsten Startreihe. Am Ende wurde es P11 für Lloyd und P7 für Ingram, womit er auch die in Lauf eins eroberte Tabellenführung verteidigte und zum Halbzeitmeister wurde.

Der Sieg ging an Gordon Shedden, der bis dahin einen Sonntag zum Vergessen erlebt hatte. Nach Ausfall im ersten Lauf (Kollision), kämpfte er sich in Rennen zwei auf P12 vor und bekam die Reversed-Pole zugelost. Daraus machte er einen Start-Ziel-Sieg vor Ex-Tabellenführer Josh Cook (Honda) und Toyota-Pilot Rory Butcher. ■

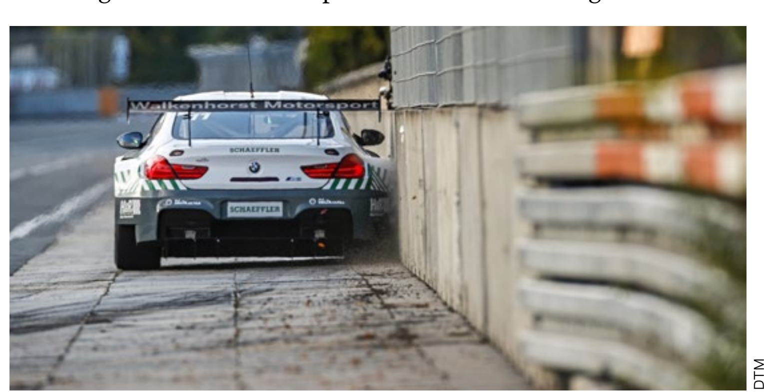
DTM

T3 fehlt weiterhin

Wie schon in Imola werden die beiden T3-Lamborghini auch am Norisring nicht am Start stehen.

Während Nicki Thiim die Dresdner Mannschaft aus freien Stücken schon vor Imola verlassen hat, ist der Fall bei Esmee Hawkey etwas anders gelagert. Sie hat nach dem Abspringen eines Sponsors offenbar große Schwierigkeiten, die Saison zu finanzieren. Deshalb bleibt T3 Motorsport auch dem Norisring fern. Zwar werden pro Auto und Rennwochenende Strafzahlungen für den Nicht-Antritt im fünfstelligen Bereich fällig, ein Start bei den Rennen käme T3 aber noch teurer zu stehen.

So schrumpft das Teilnehmerfeld in Nürnberg auf 27 Autos, wobei das auf der kürzesten Strecke immer noch genügend Autos für viel Action sind. Auch deshalb werden, wie MSa schon Anfang Mai verkündete, die beiden Qualifyings in je zwei Gruppen abgehalten – für jede Startseite eine Gruppe. Sein DTM-Debüt wird Ayhancan Güven im Cassidy-Ferrari von AF Corse geben. ■ MBR



Immer an die Wand heran: Der DTM-Tross macht Halt am Norisring

DTM

TCR Dänemark

Halder-Doppelsieg

Mike Halder (Honda) hat in der TCR Dänemark seine ersten beiden Siege geholt. Damit springt er auf den zweiten Tabellenrang.

Nach der Pole fürs erste Rennen am Jyllandsringen ließ er auch seinen ersten „echten" Sieg folgen. Schon beim Auftakt im Padborg Park gewann Halder eigentlich, doch dieser Sieg wurde ihm wie berichtet wieder aberkannt. Der Protest gegen diese Entscheidung wurde abgelehnt, das heißt, die Entscheidung steht. Also hilft nur, auf der Strecke weiter abzuliefern, was Halder knapp zwei Stunden nach dem Triumph im ersten Lauf auch gelang. Denn auch im zweiten Durchgang wurde in Jütland die deutsche Nationalhymne bei der Siegerehrung gespielt.

Im dritten Lauf setzte sich dann Tabellenführer Kasper Jensen (Honda) durch und holte damit bereits seinen fünften Saisonerfolg. Der Titelverteidiger hat jedoch in Form von Halder einen neuen ersten Verfolger. Weiter geht es im August auf dem Stadtkurs in Kopenhagen. ■ MBR



Designiertes Titelduell: Doppelsieger Halder hier vor Kasper Jensen

TCR DÄNEMARK



Erben der Havarie

Nachdem Fabio Quartararo stürzte und Aleix Espargaró mit ins Kiesbett nahm, feierte Ducati mit Francesco Bagnaia und Marco Bezzecchi einen Doppelsieg. Aprilia konnte mit Maverick Viñales und Aleix Espargaró trotzdem jubeln.

Von: **Imre Paulovits**

Er war fehlerfrei. Während die Konkurrenz immer wieder einbrach, hatte Fabio Quartararo über die Hälfte der Saison die haarigsten Situationen stets im Griff. Bis zur fünften Runde in Assen. Francesco Bagnaia führte mit der Werks-Ducati, Aleix Espargaró war Zweiter. In Strubben, der fünften und engsten Kurve des TT-Circuit, griff der Weltmeister Aleix Espargaró innen an. Doch diesmal verschätzte er sich. Sein Vorderrad rutschte weg, er rammte seinen WM-Kontrahenten. Und während der Franzose mit der Yamaha in den Kies schlitterte, schaffte es der Spanier, die Aprilia auf den Rädern zu halten. Doch bis er sie aus dem Kies herausfahren konnte, hatte er acht Sekunden zur Spitze eingebüßt. Auch Quartararo schaffte es zwar, sein Motorrad wieder in Gang zu bringen, doch er steuerte bald die Box an. Seine Mannschaft schickte ihn aber wieder hinaus, und sechs Runden später stürzte Quartararo in der Strubben wieder, diesmal mit einem Highsider beim Herausbeschleunigen: „Ich hatte das Gefühl, dass das Motorrad etwas abbekommen hat, deshalb bin ich an die Box gefahren. Aber mein Team schickte mich wieder raus, weil es so aussah, als würde es anfangen zu regnen, und so wären noch Punkte möglich gewesen. Aber der Sensor der Traktionskontrolle muss wohl einen abbekommen haben.“

Völlig entfesselt

Aleix Espargaró veranstaltete währenddessen eine Aufholjagd, bei der er seinen Rückstand bis

> „Fabio hat in den letzten Rennen zu viel Selbstvertrauen bekommen. In Assen waren wir mit der Aprilia an dieser Stelle beim Einlenken genauso stark wie er.“
>
> Aleix Espargaró

auf 2,5 Sekunden reduzieren konnte. In der letzten Schikane nahm er gleich Jack Miller und Brad Binder in einem Zug und wurde noch Vierter! Gleich nach dem Rennen kam Quartararo zu ihm in die Box, um sich zu entschuldigen. „Fabio ist bislang fehlerfrei gefahren. Aber er hat in den letzten Rennen zu viel Selbstvertrauen bekommen“, stellte Espargaró fest. „Er kann sein Motorrad in zuziehenden Kurven punktgenau auf der Linie halten, das hat ihm die ganzen bisherigen Manöver ermöglicht. Doch mein Team hat das Turning der Aprilia in Assen genauso gut hinbekommen, und in dieser Kurve war ich sehr stark. Fabio hat unterschätzt, dass seine Reserven da nicht reichen würden.“ Wenn der 32-jährige Spanier seinem Freund auch keinen Vorwurf machte, ärgerte er sich doch. „Ich hatte den Speed, um dieses Rennen zu gewinnen.“ Sein Manöver in der Geert-Timmer-Schikane tat er mit einem Wink ab. „Ich konnte mit bestimmt 20 km/h mehr durch den Ramshoek fahren als Binder und Miller, da brauchte ich mich nur noch mit dem Schwung innen neben sie zu setzen“, verriet er.

Dies sahen die beiden freilich anders. „Aleix kam mit einem irren Speed innen rein, und wir mussten beide aufrichten. Da blieb für mich kein Platz mehr auf der Strecke“, meinte Miller. Binder sah es ähnlich. „Plötzlich spürte ich jemanden unter mir, und ich musste aufrichten, sonst hätten wir alle dort gelegen.“ Aber Espargaró schaffte es, aus aussichtsloser Position den WM-



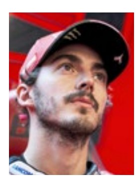
Durch dick und dünn: Francesco Bagnaia (#63), Marco Bezzecchi (#72) und Maverick Viñales

MOTOGP

sächlich, an sie heranzufahren. Und auch, als es anfing zu tröpfeln, ließ er sich nicht abschütteln. Sein erster Podestplatz mit Aprilia wurde von seinem Team genauso frenetisch gefeiert wie der von Marco Bezzecchi, der VR46 erstmals aufs MotoGP-Podest brachte.

Doch der große Knall sollte erst nach dem Rennen kommen. Fabio Quartararo bekam für seine Attacke auf Espargaró eine Long-Lap-Penalty für das Rennen nach der Sommerpause in Silverstone. Damit zeigte sich weder der WM-Leader noch sein Teamchef Massimo Meregalli einverstanden. Gegen die Entscheidung des Steward-Panels kann aber nicht in Berufung gegangen werden. „Hier wird mit vielerlei Maßstab gemessen", erzürnte sich Meregalli. „Fabio hat niemanden zu Fall gebracht. Und gerade in der jüngeren Vergangenheit sind viel gefährlichere Situationen als Rennvorfall gewertet worden. Dies müssen wir jetzt erst verdauen." Dazu bleiben nun allen fünf Wochen Zeit, bis es in Silverstone weitergeht. ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



NUN HABEN SIE IN ASSEN IN DREI KLASSEN GEWONNEN.

Ja, darüber bin ich sehr glücklich. Es war diesmal wirklich nicht einfach. Die Bedingungen wechselten, und ich hatte Angst, wieder zu stürzen. Ich habe versucht, klug zu fahren und nicht über das Limit zu pushen. Schließlich ist mir wieder ein großartiges Rennen gelungen. Wir haben das ganze Wochenende sehr gut gearbeitet, und wir waren für das Rennen vorbereitet. Womit wir nicht gerechnet hatten, war der Regen. Ich habe versucht, damit klarzukommen, aber Marco Bezzecchi hinter mir hat pro Runde zwei, drei Zehntel gutgemacht.

WIE SCHWER WAR ES, ALS FÜHRENDER DIE SITUATION EINZUSCHÄTZEN?

Es war wirklich nicht einfach. Ich hatte eigentlich gedacht, dass die Strecke nasser wäre, denn es fielen doch mehr als nur ein paar Tropfen. So hatte ich es rutschiger erwartet. Ich hatte gemerkt, dass Bezzecchi hinter mir schneller fahren konnte, da habe ich es auch gemacht. Es war die richtige Entscheidung, und ich bin froh, dass ich ihn schlagen konnte.

HÄTTEN SIE SO VIEL WIDERSTAND VON BEZZECCHI ERWARTET?

Von einem MotoGP-Fahrer in seiner Situation muss man das erwarten. Ich bin deshalb auch froh, dass ich ihn auf Distanz halten konnte. Ich freue mich aber auch für ihn und für die VR46 Academy. Wir werden dies auch gemeinsam irgendwo mit ihm und den anderen VR46-Fahrern feiern.

Vorsprung von Quartararo um 13 Punkte zu verringern, und dies wird ihm und der Aprilia-Truppe richtig Schwung für die zweite Saisonhälfte geben.

Gegen die Gewalten

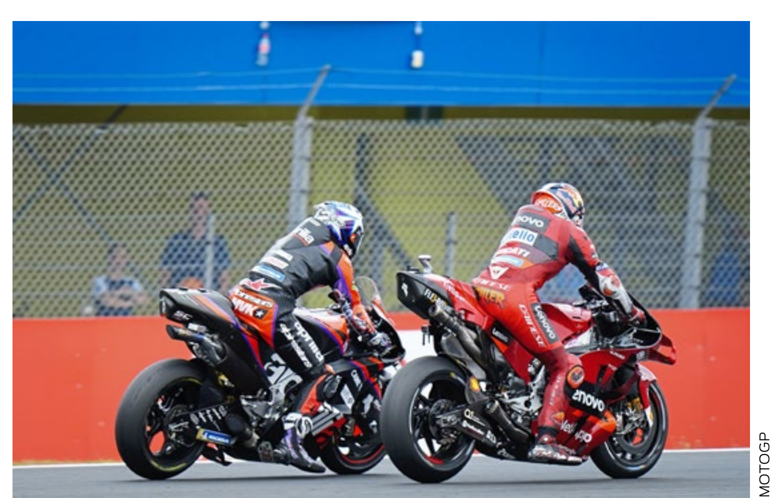
Dabei hatte dieses Wochenende so ziemlich alles zu bieten, was die Zuschauer in Verzückung bringt und den Fahrern das Leben schwermacht. Der Freitag begann nass, später trocknete es auf, und als es am Samstag trocken war, wurden zwei Dinge klar: Dass Bagnaia, Quartararo und Aleix Espargaró so ziemlich die gleiche Pace hatten, dass die mittlere Michelin-Mischung hinten nicht gut funktionierte, dafür sowohl die weiche als auch die harte Mischung die Distanz schafften, und das ohne großem Drop. Und auch Maverick Viñales war auf seiner Lieblingsstrecke nah an der Spitze dran, Marco Bezzecchi kam auch erstaunlich gut zurecht.

Als nach dem Quartararo-Espargaró-Zwischenfall Bagnaia und Bezzecchi vorne etwas Luft hatten, schaffte es Viñales tat-



MOTOGP

Mehrfach am Boden: Fabio Quartararo stürzte zweimal, nach dem Rennen bekam er noch eine Strafe



MOTOGP

Auf der letzten Rille: Aus dem Zweikampf kam Viñales gegen Miller besser raus



MOTOGP

Bezzecchi: Erstes MotoGP-Podest

Binder wieder Top 5

Zur Sommerpause stand KTM wieder da, wo Renndirektor Pit Beirer seine MotoGP-Truppe regelmäßig haben wollte: Brad Binder wurde Fünfter, und auch Miguel Oliveira kam in die Top 10.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33) kämpfte mit Maverick Viñales (#12) und Jack Miller

Das KTM-Team war wieder vollständig. Renndirektor Pit Beirer konnte nach einer schweren bakteriellen Infektion, der gleich eine Corona-Erkrankung folgte, die ihm schwer zusetzte, wieder zu einem Grand Prix kommen. Und seine Fahrer erlebten ein richtig gutes Wochenende. Im nassen FP1 zeigte Miguel Oliveira wieder seine Regen-Qualitäten und war Sechstschnellster, als es am Nachmittag auftrocknete, legte Brad Binder die siebtschnellste Zeit hin. Wenn sie es in FP3 auch nicht gleich in die Q2 schafften, in Q1 legten sie die schnellsten beiden Zeiten hin und kamen weiter. Oliveira qualifizierte sich für den achten, Binder für den zehnten Startplatz, so konnten endlich beide von Beginn an angreifen.

Als Quartararo und Aleix Espargaró neben der Piste landeten, war Binder bereits Vierter, und der Südafrikan er war in einen herrlichen Dreikampf mit Maverick Viñales und Jack Miller verwickelt. Als Binder in der letzten Kurve Jack Miller ausbremsen wollte, kam der furiose Aleix Espargaró und schnappte ihm den vierten Platz weg. Wenn Binder über die Aktion auch nur mit dem Kopf schütteln konnte, war er mit seinem Rennen zufrieden. „Es war ein gutes Rennen, ich fühlte mich vom Anfang bis zum Ende wie im Qualifying“, grinste Binder. „Ich habe mir die Seele aus dem Leib gefahren, um aufs Podest zu kommen, ich dachte, es wäre möglich. Schließlich wurde es ein fünfter Platz, aber auch das hatten wir schon lange nicht mehr. Ich denke, wir haben jetzt noch mehr Daten gesammelt und sollten noch stärker werden.“

Miguel Oliveira knallte vor dem Start Joan Mir ins Heck, der mit der Bremse seine vordere Startvorrichtung einrastete, dabei riss ihm der Bügel über dem Bremshebel und ein Flügel ab. „Damit fühlte sich das Motorrad in den schnellen Abschnitten etwas instabil an, so geht mein neunter Platz hier in Ordnung.“ ■

GASTKOMMENTAR

AUF DEN TRIBÜNEN WAR ALLES WIEDER BEIM ALTEN, und auch die Rennen in Assen ließen an Spannung nichts zu wünschen übrig. Die Motorrad-WM erlebte nach zwei Corona-Jahren ein Hoch, die Bedenken nach Valentino Rossis Rücktritt sind längst vergessen. Also alles in bester Ordnung? Nicht wirklich. Denn was die Rennleitung und der Steward Panel dieses Jahr aufführten, hinkt der Professionalität und dem Niveau der Akteure schwer hinterher. Dass sie den Startunfall in Barcelona als Rennsituation einstuften, stieß den meisten Fahrern bereits sauer auf. Dass sie jetzt bei einem Überholversuch von Fabio Quartararo, wie er ihn dieses Jahr bereits zigfach ausgeführt hatte und der nun schiefging, weil er vom tatsächlichen Speed von Aleix Espargaró überrascht wurde, eine Strafe aussprachen, stößt weder auf Verständnis noch dient es dem Sport.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

ALLE WIEDER DA

Erstmals seit 2019 durften die Zuschauer bei der Dutch-TT wieder uneingeschränkt kommen, und sie kamen in Scharen. Am Rennsonntag war die Veranstaltung mit 104 250 Zuschauern gar total ausverkauft. Auf den Campingplätzen brannten die ganze Nacht die Lagerfeuer, auf den Motorradparkplätzen standen die Bikes so weit das Auge reichte und in der Innenstadt herrschte vier Tage lang Partystimmung. Die Einkaufsstraßen waren noch mehr als je zuvor auf die Bedürfnisse der Motorradfahrer eingestellt, in fast jedem Geschäft fanden sich irgendwelche Motorrad-Utensilien in den Schaufenstern, und die Imbissbuden und Gaststätten waren prall gefüllt. Dazu gab es so viele Live-Bands wie nie zuvor. Als der MSa-Reporter am Samstagabend bei Tausenden von Fahrradfahrern schon an eine Gegendemonstration dachte, konnte er beruhigt feststellen, dass diese nur kamen, um für die Motorrad-Prozession den Weg zu säumen.

WALK OF FAME

Bei der fast einhundertjährigen Tradition der Dutch-TT gibt es ein großes Museum, im Tunnel zum Fahrerlager sind alle Sieger der Königsklasse seit 1925 aufgeführt. Nun hatte der einheimische Rolf Sluiter eine weitere Idee, die Geschichte der Dutch-TT zu verewigen. Er initiierte einen Walk of Fame, bei dem Ziegelsteine der Fußgängerzone durch gravierte Kupferplatten mit den Gesichtern der TT-Sieger ersetzt werden. Es sollen insgesamt 200 werden. Den Anfang machten der erste Dutch-TT-Sieger der 500er-Klasse von 1925, der Holländer Piet van Wijngaarden, sowie der letztjährige MotoGP-Sieger Fabio Quartararo, der am Donnerstag der Einweihung beiwohnte.



MOTOGP

Quartararo auf dem Walk of Fame

MIT FAMILIE ZU SPÄT

Weil es in Spanien einen Streik im Flugverkehr gab, charterte Aleix Espargaró mit seinem Bruder Pol ein Privatflugzeug, um von Andorra nach Groningen zu fliegen. Doch bei diesem war die Windschutzscheibe gerissen, nur in Barcelona war ein anderes zu bekommen. Espargaró verpasste deshalb die Donnerstags-Pressekonferenz. Später sorgte Espargarós vierjähriger Sohn Max für Unterhaltung im Mediacenter, als er zu allen Konferenzen seines Vaters kam und viel Freude mit Papierflugzeugen hatte.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Assen (NL) – 26. Juni 2022 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,092 km über 26 Runden à 4,542 km. 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 22: Grad, Asphalt: 30 Grad. Schnitt des Siegers: 175,2 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	26	40.25,205 min	309,8 km/h	1.32,608 min	S/H	25
2.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	26	+0,444 sec	310,6 km/h	1.32,689 min	M/S	20
3.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	26	+1,209 sec	311,4 km/h	1.32,688 min	M/H	16
4.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	26	+2,585 sec	311,4 km/h	1.32,500 min	M/H	13
5.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	26	+2,721 sec	309,0 km/h	1.32,694 min	M/H	11
6.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	26	+3,045 sec	313,8 km/h	1.32,769 min	S/S	10
7.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	26	+4,340 sec	314,6 km/h	1.32,673 min	M/H	9
8.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	26	+8,185 sec	306,7 km/h	1.32,635 min	M/H	8
9.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	26	+8,325 sec	309,0 km/h	1.32,969 min	M/H	7
10.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	26	+8,596 sec	309,8 km/h	1.32,629 min	M/H	6
11.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	26	+9,783 sec	313,8 km/h	1.32,897 min	S/S	5
12.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	26	+10,617 sec	306,0 km/h	1.32,862 min	M/S	4
13.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	26	+14,405 sec	311,4 km/h	1.32,874 min	M/S	3
14.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	26	+17,681 sec	303,7 km/h	1.33,057 min	S/S	2
15.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	26	+25,866 sec	308,3 km/h	1.33,246 min	M/S	1
16.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	26	+29,711 sec	306,0 km/h	1.33,582 min	M/H	-
17.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	26	+30,296 sec	309,0 km/h	1.33,774 min	S/H	-
18.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	26	+32,225 sec	309,8 km/h	1.33,676 min	M/S	-
19.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	26	+34,947 sec	305,2 km/h	1.33,742 min	M/H	-
20.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	26	+35,798 sec	308,3 km/h	1.33,727 min	M/H	-
	Nicht gewertet:							
	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	18	+8 Runden	307,5 km/h	1.34,068 min	M/H	-
	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	11	+15 Runden	299,1 km/h	1.32,603 min	M/H	-
	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	8	+18 Runden	307,5 km/h	1.33,722 min	M/H	-
	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	8	+18 Runden	305,2 km/h	1.33,999 min	M/H	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.31,504 min
2.	Quartararo	1.31,620 min
3.	Martín	1.31,708 min
4.	Bezzecchi	1.31,796 min
5.	A. Espargaró	1.31,868 min
6.	Miller	1.32,124 min
7.	Zarco	1.32,175 min
8.	Oliveira	1.32,272 min
9.	Rins	1.32,307 min
10.	Binder	1.32,367 min
11.	Viñales	1.32,424 min
12.	Nakagami	1.32,967 min
13.	Marini	1.32,787 min
14.	Mir	1.32,898 min
15.	Di Giannantonio	1.32,912 min
16.	Bastianini	1.33,005 min
17.	Dovizioso	1.33,009 min
18.	Bradl	1.33,029 min
19.	Gardner	1.33,093 min
20.	Morbidelli	1.33,096 min
21.	A. Márquez	1.33,113 min
22.	Savadori	1.33,467 min
23.	Fernández	1.33,652 min
24.	D. Binder	1.33,998 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	172
2.	A. Espargaró	151
3.	Zarco	114
4.	Bagnaia	106
5.	Bastianini	105
6.	B. Binder	93
7.	Miller	91
8.	Mir	77
9.	Rins	75
10.	Oliveira	71

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	246
2.	Yamaha	172
3.	Aprilia	155
4.	KTM	121
5.	Suzuki	101
6.	Honda	85

WM-STAND TEAMS

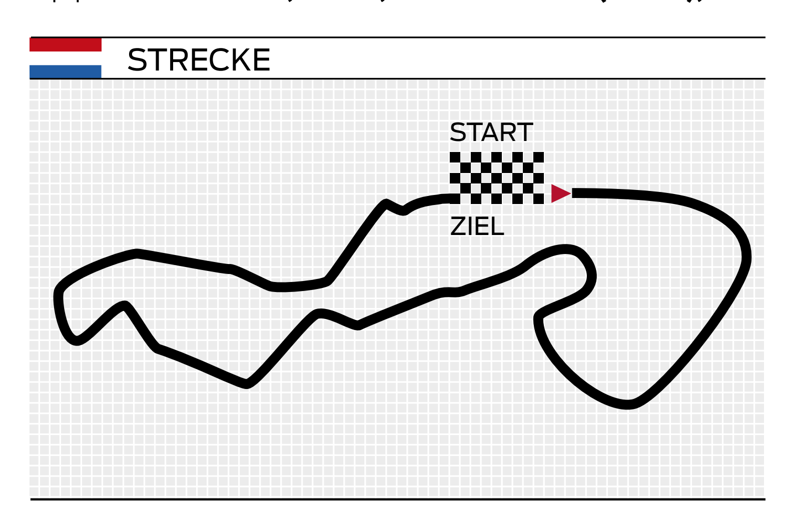
	Team	Punkte
1.	Aprilia Racing	213
2.	Monster Energy Yamaha MotoGP	197
3.	Ducati Lenovo Team	197
4.	Pramac Racing	184
5.	Red Bull KTM Factory Racing	164
6.	Team Suzuki Ekstar	152
7.	Gresini Racing MotoGP	123
8.	Mooney VR46 Racing Team	107
9.	Repsol Honda Team	100
10.	LCR Honda	69

„Ich bin Aprilia unheimlich dankbar, dass ich wieder ums Podest fahren kann. Wenn Aleix mich im Titelkampf braucht, werde ich ihm helfen.“

Maverick Viñales

TT CIRCUIT ASSEN (NL) 4,542 KM

Rundenrekord: **1.32,500, Aleix Espargaró (Aprilia), 2022**
Quali-Rekord: **1.31,504 Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **320,8 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2019**





APRILIA

Aprilia im Hoch: Viñales auf dem Podest, Espargaró außer Rand und Band

Jetzt fängt der WM-Kampf wied



Augusto Fernández (#37) vor Ai Ogura, Dixon (verdeckt) und Vietti

POLARITY PHOTO

Mit einem weiteren Sieg zog Augusto Fernández mit WM-Leader Celestino Vietti gleich, und Ai Ogura geht nur einen Punkt dahinter in die Sommerpause. Marcel Schrötter stürzte in Führung liegend.

Von: **Imre Paulovits**

Die deutschen Fans auf den Tribünen von Assen gerieten ganz aus dem Häuschen. Marcel Schrötter erwischte vom zehnten Startplatz aus einen richtig guten Start, und er zeigte schnell, dass er diesmal die Pace für ganz vorne hatte. Er kam bereits als Fünfter aus der ersten Runde zurück, nach fünf Runden war er Zweiter, und von dort holte er mit Siebenmeilenstiefeln den zu Beginn enteilten Alonso López auf der Boscoscuro ein. In der achten Runde ging er in Füh-

MotoGP

Álex Márquez bei Gresini-Ducati

Mit der Verpflichtung von Álex Márquez bei Gresini-Ducati ist ein weiterer Mosaikstein des MotoGP-Grids 2023 an seinen Platz gefallen. Der Run um die restlichen Plätze wird unerbittlich.

Von: **Imre Paulovits**

Es brodelte schon zu Wochenbeginn in der Gerüchteküche, vor dem Rennen wurde es dann bekannt gegeben: Álex Márquez, Moto3-Weltmeister 2014 und Moto2-Weltmeister von 2019, wird nach drei Honda-Jahren zu Gresini-Ducati wechseln. Der jüngere Márquez stand bei Honda schwer unter Erwartungsdruck. In seinem ersten Jahr im Repsol-Team konnte er immerhin zwei Podestplätze herausfahren, doch die Entwicklung der Honda war seit der Verletzung seines älteren Bruders, unter der auch er besonders litt, ins Stocken geraten. Lucio Cecchinello machte auch den Eindruck, dass er gern etwas frisches Blut in sein Team einbringen wollte. „Ich musste diese Chance nutzen, und ich denke, das ist auch ein Schritt, selbstständig zu werden“, gestand der 26-jährige Spanier. „Ich denke, mit der Ducati kann ich meinen Kopf wieder ganz zurücksetzen, und ich freue mich schon auf die neue Aufgabe im nächsten Jahr. Aber erst einmal will ich die aktuelle Saison auf dem bestmöglichen Level beenden.“

MOTOGP

Das Gresini-MotoGP-Team für 2023: Fabio Di Giannantonio (l.), Álex Márquez

Dass der Platz neben Fabio Di Giannantonio frei wurde, zeugt davon, dass Enea Bastianini entweder ins Ducati-Werksteam aufsteigt oder nächstes Jahr bei Pramac unterkommt. Da es so aussieht, dass Johann Zarco bei Pramac weitermachen kann, wird die Entscheidung um den zweiten Platz neben Francesco Bagnaia wohl zwischen Bastianini und dem derzeitigen Pramac-Piloten Jorge Martín getroffen werden. Paolo Ciabatti, Davide Tardozzi und Gigi Dall'Igna dürfte die derzeitige Topform von Rookie Marco Bezzecchi aber wohl auch einige Gedanken entlocken.

Miguel Oliveira wird mit RNF-Aprilia in Verbindung gebracht, Joan Mir mit Repsol-Honda, Álex Rins mit LCR. Es heißt auch, dass Honda Nakagami durch Ai Ogura ersetzen will. ■

er von vorne an

rung, und wenn er sich auch nicht sonderlich absetzen konnte und auch die anderen auf López aufschlossen, seine Fahrt sah richtig souverän aus. Doch nach vier Runden Führungsarbeit stockte den Fans auf den Tribünen kurz vor Rennmitte der Atem: In Struben, die an diesem Wochenende so einigen zum Verhängnis wurde, in dieser engen, sich zuziehenden Linkskurve, rutschte auch dem deutschen Intact-Piloten das Vorderrad weg, und der Traum vom ersten GP-Sieg bei seinem 218. WM-Start verpuffte im Staub des Kiesbetts. „In dieser Kurve ist man sehr langsam, mit sehr viel Schräglage", grübelte Schrötter. „Ich hatte das ganze Wochenende nicht einen einzigen Rutscher dort. Vielleicht lag es daran, dass ich mehr Sprit im Tank hatte, es ist aber auch egal. Es ist sehr bitter, ich habe mich extrem wohlgefühlt, und ich wollte einfach mal die Spitze übernehmen und schauen, ob ich die Pace halten kann. Wir müssen das Positive mitnehmen, denn in den letzten Rennen sind wir immer stärker geworden. Es wird immer näher zum Sieg, und deshalb will ich den Sturz abhaken und in Silverstone genau so weitermachen."

Nach Schrötters Ausfall zeigten sich die beiden Aspar-Piloten Albert Arenas und Jake Dixon, die im Qualifying die beiden ersten Plätze einnahmen, zunächst als die Stärksten, dann setzte sich Ajo-Pilot Augusto Fernández durch und gewann. Ai Ogura, der zu Beginn ein paar fürchterliche Slides hatte und bis auf den 16. Platz zurückgefallen war, kämpfte sich durchs Feld wieder nach vorn und eroberte den zweiten Platz. Nachdem Arenas stürzte, vervollständigte Dixon das Podium. „Es war wie ein Moto3-Rennen, es hat richtig Spaß gemacht", freute sich Fernández. Er hat mit seinem zweiten Sieg nun mit WM-Leader Celestino Vietti gleichgezogen, und Ai Ogura liegt auch nur einen Punkt zurück. Das werden wohl keine geruhsamen Sommerferien. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Pol Espargaró wurde am Samstagvormittag vom Honda-Werksteam zurückgezogen. Der 31-jährige Spanier hatte sich bei seinem Highsider auf dem Sachsenring eine Rippenverletzung zugezogen, mit der er dort zwar zum Rennen antrat, dies aber nicht zu Ende fahren konnte. In Assen wurden die Schmerzen so heftig, dass Espargaró schon am Freitag keine Luft bekam und am Samstag völlig entkräftet aufwachte. „Ich konnte noch nicht einmal gehen", erzählte er später.

MOTOGP
Stefan Bradl blieb in Assen der einzige Fahrer des Repsol-Teams, und der 31-jährige Deutsche beendete das Rennen als 18. „Es war kein schlechtes Rennen, insgesamt bin ich zufrieden mit dem, was wir erreicht haben, und ich konnte den Ingenieuren gutes Feedback liefern. Das Motorrad hat im Moment nicht die richtige Balance, und daran müssen wir weiterarbeiten. Im Juli werde ich einen weiteren Test in Jerez haben."

MOTOGP
Nachdem Honda auf dem Sachsenring das erste Mal seit dem Britischen Grand Prix 1981 mit keinem seiner Fahrer in der Königsklasse punkten konnte, traf es nun Yamaha auf ihrer Paradestrecke. Neben Fabio Quartararo stürzten auch Franco Morbidelli und Darryn Binder, Andrea Dovizioso blieb als 16. punktelos.

MOTO2
Nach dem Verkehrsunfall mit seiner Freundin, bei der er sich die Nase brach, musste Arón Canet auf dem Sachsenring aufgeben, weil er Nasenbluten bekam und nichts mehr sehen konnte. Dies verschlechterte sich in Assen zunehmend. Am Samstag zog ihn das Team zurück, er lässt sich daheim operieren.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Assen (NL) – 26. Juni 2022 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 109,008 km über 24 Runden à 4,542 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Augusto Fernández (E)	Kalex	24	39.07,133 min	1.37,244 min	25
2.	Ai Ogura (J)	Kalex	24	+0,660 s	1.37,049 min	20
3.	Jake Dixon (GB)	Kalex	24	+0,725 s	1.37,094 min	16
4.	Celestino Vietti (I)	Kalex	24	+0,758 s	1.36,729 min	13
5.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	24	+1,485 s	1.37,132 min	11
6.	Alonso López (E)	Boscoscuro	24	+5,417 s	1.37,291 min	10
7.	Tony Arbolino (I)	Kalex	24	+5,553 s	1.37,171 min	9
8.	Joe Roberts (USA)	Kalex	24	+7,396 s	1.37,379 min	8
9.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	24	+7,589 s	1.37,454 min	7
10.	Filip Salac (CZ)	Kalex	24	+7,691 s	1.37,288 min	6
11.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	24	+9,322 s	1.37,457 min	5
12.	Jorge Navarro (E)	Kalex	24	+15,028 s	1.37,525 min	4
13.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	24	+17,443 s	1.37,472 min	3
14.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	24	+19,188 s	1.37,868 min	2
15.	Barry Baltus (B)	Kalex	24	+19,256 s	1.37,598 min	1
16.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	24	+19,898 s	1.37,844 min	-
17.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	24	+28,669 s	1.37,936 min	-
18.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	24	+28,787 s	1.38,153 min	-
19.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	24	+44,544 s	1.38,784 min	-
20.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	24	+44,612 s	1.38,644 min	-
21.	Keminth Kubo (T)	Kalex	24	+50,836 s	1.38,911 min	-
22.	Alex Toledo (E)	Kalex	24	+51,009 s	1.38,705 min	-
	Nicht gewertet:					
	Albert Arenas (E)	Kalex	22	+2 Runden	1.37,125 min	-
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	22	+2 Runden	1.38,830 min	-
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	10	+4 Runden	1.37,019 min	-
	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	13	+11 Runden	1.37,732 min	-
	Marcel Schrötter (D)	Kalex	11	+13 Runden	1.37,180 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	3	+21 Runden	1.38,351 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	146
2.	Fernández	146
3.	Ogura	145
4.	Canet	116
5.	Arbolino	104
6.	Roberts	97
7.	Schrötter	88
8.	Dixon	76
9.	Acosta	75
10.	Chantra	69
11.	Navarro	62

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	275
2.	Boscoscuro	57
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	221
2.	Idemitsu Honda Team Asia	214
3.	Flexbox HP40	178
7.	Liqui Moly IntactGP	121

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Dixon	1.36,736 min
2.	Arenas	1.36,747 min
3.	Lowes	1.36,767 min
4.	Ogura	1.36,787 min
5.	López	1.36,842 min
6.	Navarro	1.36,860 min
7.	Roberts	1.36,884 min
8.	Bendsneyder	1.36,919 min
9.	Fernández	1.36,967 min
10.	Schrötter	1.37,028 min
11.	Vietti	1.37,085 min
12.	Salac	1.37,124 min
13.	Albolino	1.37,165 min
14.	Baltus	1.37,283 min
15.	Gonzalez	1.37,365 min
16.	Chantra	1.37,444 min
17.	Zaccone	1.37,452 min
18.	Beaubier	1.37,532 min
19.	Dalla Porta	1.37,342 min
20.	Aldeguer	1.37,389 min
21.	Van den Goorbergh	1.37,742 min
22.	Ramirez	1.37,759 min
23.	Alcoba	1.37,761 min
24.	Dylan Kelly	1.38,058 min
25.	Corsi	1.38,150 min
26.	Toledo	1.38,251 min
27.	Antonelli	1.38,509 min
28.	Kubo	1.38,861 min

Ayumu Sasaki erkämpft sich

Noch vor wenigen Wochen sah es so aus, als könne Ayumu Sasaki erst nach der Sommerpause in die Weltmeisterschaft zurückkehren. Doch nach seiner tollen Sachsenring-Rückkehr holte er in Assen den Sieg.

Von: **Imre Paulovits**

Lange galt er nur als der „Crazyboy“. Sobald Ayumu Sasaki nach seinem 16. Geburtstag in der WM starten konnte, nahm er 2016 am Malaysia-Grand-Prix teil und galt seither als genial schnell. Aber seine Zeit wollte einfach nicht kommen. Doch jetzt, in seiner sechsten vollen WM-Saison im Husqvarna-Team von Peter Öttl und Max Biaggi ist alles anders. In Argentinien und Portugal kämpfte er um den Sieg mit und wurde zweimal Dritter, in Le Mans gar Zweiter. Doch in Mugello kam ein herber Rückschlag. In FP2 stürzte er und wurde von Jaume Masiá überrollt. Mit einer schweren Gehirnerschütterung, Rückenverletzungen und gebrochenem linken Schlüsselbein, das so nah am Gelenk entzweiging, dass es nicht operiert werden konnte, schien es, als könne der wackere Japaner erst nach der Sommerpause wieder zurückkehren. Doch nachdem er bereits auf dem Sachsenring wieder an den Start ging, fuhr er in Assen bei seinem 95. GP-Start von der Pole Position zum ersten Sieg. „Ich wusste, dass ich diesmal die Pace zum Gewinnen habe“, gab der 21-jährige Japaner zu. „Ich wollte mich und die Reifen schonen, und bin deshalb zunächst hinter Izan Guevara hergefahren. Ich habe jeden, der mich überholt hat, so schnell es ging, wieder zurücküberholt. Dann habe ich mich an die Spitze gesetzt und konnte mich in der letzten Runde absetzen. Weil dies ein Rechts-Kurs ist, hat mein linkes Schlüsselbein diesmal nicht so viele Probleme gemacht wie auf dem Sachsenring.“ Sasaki ist auch auf den vierten WM-Rang vorgerückt. „Nach der Sommerpause will ich völlig fit zurückkehren und um den Titel kämpfen“, zeigt er sich kämpferisch. „Als ich vor sechs Jahren nach Europa kam, dachte ich, ich könnte alles alleine. Heute weiß ich, dass das nicht geht. Mit dem Team habe ich nun eine Familie, und die Familie meiner britischen Freundin kümmert sich auch um mich. So ist alles anders. Ich habe erst jetzt begriffen, wie wichtig das ist.“

Mit Izan Guevara und Sergio Garcia kamen wieder beide Aspar-Piloten aufs Podest, Garcia geht mit nur noch drei Punkten Vorsprung in die Sommerpause. Die Verfolger wurden Opfer des übereifrigen David Muñoz. Dieser drängte bei einem Überholmanöver Dennis Foggia an den Streckenrand. Als der Leopard-Honda-Pilot wieder einscheren wollte, erwischte er die Außenseite der Curbs und stürzte. In der letzten Runde stürzte Muñoz und riss Jaume Masiá mit. ■



Geschafft: Bei seinem 95. GP-Start errang Husqvarna-Pilot Ayumu Sasaki seinen ersten WM-Sieg

MOTOGP

Moto3

Xavier Artigas knapp am Podest vorbei

Prüstel-CFMoto-Pilot Xavier Artigas fuhr ein starkes Rennen, aufs Podium fehlten ihm nur 0,3 Sekunden. Carlos Tatay wurde nach Longlap-Penalty 14.

Diesmal stand Xavier Artigas das ganze Wochenende besser da als sein Teamkollege Carlos Tatay. Während dieser sich nur für Platz 23 qualifizieren konnte, schaffte es Artigas auf den neunten Startplatz, von wo aus er gleich von Beginn an in der Spitzengruppe mitfuhr. Er kämpfte kräftig mit, und schließlich wurde er auf dem fünften Platz abgewunken – nur knapp eine halbe Sekunde hinter Sieger Sasaki. Tatay, der wegen seiner Aktion am Ende der Zielgeraden auf dem Sachsenring eine doppelte Longlap-Penalty absolvieren musste, kam nach einer starken Aufholjagd vom Ende des Feldes auf den 14. Platz.

„Unsere Pace war wirklich schnell“, freute sich Artigas. „Das richtige Gefühl zur CFMoto war da, und wir entwickeln uns von Session zu Session. Nach der Sommerpause will ich noch mal einen Sprung nach vorn machen.“ „Mein Rennen war wegen der doppelten Longlap-Penalty und der Startposition wirklich hart, aber ich habe mein Maximum rausgeholt“, zeigte sich auch Tatay zufrieden. ■ IP


LEKL

Xavier Artigas: Starke Leistung

Northern Talent Cup

Dustin Schneider siegt im zweiten Rennen

Das erste Rennen wurde wieder zur Beute von Cup-Leader Rossi Moor, doch im zweiten holte der Deutsche Dustin Schneider seinen ersten Cup-Sieg.

Auch in Assen lieferten sich die Piloten des Northern Talent Cup in beiden Läufen von der ersten bis zur letzten Runde spannende Kämpfe und wechselten in nahezu jeder Kurve die Positionen. Am Ende des ersten Laufes war es erneut der Ungar Moor, der einen weiteren Sieg für sich verbuchen konnte. Mit seinen Landsleuten Kevin Farkas und Tibor Erik Varga wurde das Podest komplett von Ungarn besetzt.

Im zweiten Rennen kamen die Top 11 nach 15 Runden innerhalb von nur 1,279 Sekunden im Ziel an. Dabei war es dieses Mal Schneider, der den Vorteil auf seiner Seite hatte. „Das zweite Rennen war der Wahnsinn“, freute sich Schneider. „Ich bin am Start direkt als Erster in die erste Kurve und habe einen guten Rhythmus gefunden. Zur Rennhälfte bin ich zurückgefallen, aber am Ende habe ich noch einmal alles gegeben.“ ■ IP


NTC

Sieger Dustin Schneider (M.)

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Rossi Moor (H)	153
2.	Kevin Farkas (H)	121
3.	Dustin Schneider (D)	107
8.	Lennoxx Phommara (CH)	72
10.	Rocco Sessler (D)	48

ersten GP-Sieg

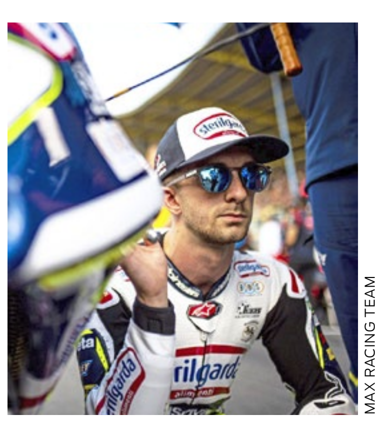


Moto3

John McPhee stürzt in der Führungsgruppe

Der Sieg von Ayumu Sasaki hätte für das Husqvarna-Team von Peter Öttl noch weiter versüßt werden können. Doch John McPhee stürzte kurz vor Schluss.

Wenn John McPhee nach dem Start auch auf die 18. Position zurückfiel, war er es, der gegen Rennmitte der schnellste Fahrer auf der Strecke war und das Verfolgerfeld an die Führungsgruppe heranbrachte. Danach mischte der wackere Schotte kräftig an der Spitze mit, lag zeitweise gar auf dem zweiten Rang und hatte auch in der letzten Runde beste Podiumschancen. Doch als David Muñoz Jaume Masiá zu Fall brachte, kam er beim Ausweichversuch ebenso zu Fall. „ Zuerst war ich sehr enttäuscht über den Sturz“, meinte McPhee. „Doch danach habe ich realisiert, wie stark wir in diesem Rennen waren. Meinen Rundenzeiten waren sehr gut, und ich konnte vom 18. bis auf die zweite Position nach vorne fahren. Dabei habe ich einen neuen Rundenrekord aufgestellt. Wir haben gezeigt, dass wir um das Podium kämpfen konnten. Ich nehme sehr viel Positives von diesem Wochenende mit. Gratulation an Ayumu. Ich hoffe, dass wir in Silverstone beide auf dem Podium stehen.“ ■ IP


MAX RACING TEAM

John McPhee: Trotz Sturz motiviert

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Assen (NL) – 26. Juni 2022 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,924 km über 22 Runden à 4,542 km. 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	22	37.28,371 min	1.41,497 min	25
2.	Izan Guevara (E)	GasGas	22	+0,314 sec	1.41,493 min	20
3.	Sergio Garcia (E)	GasGas	22	+0,392 sec	1.41,564 min	16
4.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	22	+0,399 sec	1.41,283 min	13
5.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	22	+0,661 sec	1.41,549 min	11
6.	Daniel Holgado (E)	KTM	22	+11,540 sec	1.41,567 min	10
7.	Stefano Nepa (I)	KTM	22	+11,606 sec	1.41,711 min	9
8.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	22	+12,225 sec	1.41,517 min	8
9.	Deniz Öncü (TR)	KTM	22	+12,309 sec	1.41,624 min	7
10.	Kaito Toba (J)	KTM	22	+12,368 sec	1.41,641 min	6
11.	Riccardo Rossi (I)	Honda	22	+12,596 sec	1.41,661 min	5
12.	Ivan Ortola (E)	KTM	22	+12,878 sec	1.41,648 min	4
13.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	22	+12,976 sec	1.41,876 min	3
14.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	22	+17,903 sec	1.41,815 min	2
15.	Andrea Migno (I)	Honda	22	+20,915 sec	1.41,691 min	1
16.	Diogo Moreira (BR)	KTM	22	+30,606 sec	1.41,776 min	-
17.	Alberto Surra (I)	Honda	22	+37,419 sec	1.42,060 min	-
18.	Mario Aji (RI)	Honda	22	+44,008 sec	1.42,492 min	-
19.	Luca Lunetta (I)	KTM	22	+44,132 sec	1.43,142 min	-
20.	Joshua Whatley (GB)	Honda	22	+44,135 sec	1.42,966 min	-
21.	Taiyo Furusato (J)	Honda	22	+44,366 sec	1.43,027 min	-
22.	Ana Carrasco (E)	KTM	22	+44,486 sec	1.43,070 min	-
	Nicht gewertet:					
	Jaume Masiá (E)	KTM	21	+1 Runde	1.41,465 min	-
	David Muñoz (E)	KTM	21	+1 Runde	1.41,403 min	-
	John McPhee (GB)	Husqvarna	21	+1 Runde	1.41,190 min	-
	Adrian Fernández (E)	KTM	21	+1 Runde	1.41,711 min	-
	Joel Kelso (AUS)	KTM	21	+1 Runde	1.41,712 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Garcia	182
2.	Guevara	179
3.	Foggia	115
4.	Sasaki	113
5.	Masiá	107
6.	Öncü	98
7.	Suzuki	94
8.	Migno	77
9.	Tatay	64
10.	Artigas	57
11.	Rossi	52

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	235
2.	Honda	181
3.	KTM	174
4.	Husqvarna	133
5.	CFMoto	95

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	361
2.	Leopard Racing	209
3.	Red Bull KTM Ajo	155
4.	Sterilgarda Max Racing Team	137
5.	Red Bull KTM Tech3	126
6.	CFMoto PrüstelGP	121
7.	MT Helmets - MSI	85
8.	Rivacold Snipers Team	77
9.	CIP Green Power	68
10.	SIC58 Squadra Corse	60

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Sasaki	1.41,296 min
2.	Suzuki	1.41,362 min
3.	Guevara	1.41,502 min
4.	Muñoz	1.41,664 min
5.	Foggia	1.41,765 min
6.	Masiá	1.41,811 min
7.	Fernández	1.41,995 min
8.	Fellon	1.42,014 min
9.	Artigas	1.42,032 min
10.	Kelso	1.42,064 min
11.	McPhee	1.42,121 min
12.	Holgado	1.42,134 min
13.	Yamanaka	1.42,177 min
14.	Nepa	1.42,185 min
15.	Migno	1.42,210 min
16.	Rossi	1.42,279 min
17.	Öncü	1.42,561 min
18.	Garcia	1.42,687 min
19.	Moreira	1.42,211 min
20.	Toba	1.42,217 min
21.	Ortolá	1.42,389 min
22.	Bartolini	1.42,569 min
23.	Tatay	1.42,597 min
24.	Ogden	1.42,609 min
25.	Surra	1.43,304 min
26.	Furusato	1.43,426 min
27.	Aji	1.43,686 min
28.	Carrasco	1.43,812 min
29.	Whatley	1.43,915 min
30.	Lunetta	1.44,077 min



Reinste Freude: Aegerter feierte am Samstag seinen achten Sieg in Folge

GLÄNZEL

Moto Aegerter

Dominique Aegerter hält weiter seine Form: In Assen gewann er das erste Rennen nach einem epischen Kampf, im zweiten konnte ihn nur ein Abbruch stoppen. Der Schweizer geht mit 31,5 Punkten Vorsprung in die Sommerpause.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Was sich am späten Samstagnachmittag still und leise, ganz ohne Motorenlärm auf dem TT-Circuit abspielte, war Motorsport vom Allerfeinsten. Ich hätte es mir nach einem stinklangweiligen Formel-E-Rennen, das ich vor einigen Jahren in Zürich angesehen habe, nicht vorstellen können, wie viel Spannung sich auch elektrisch aufbauen lässt. Es gab in diesem kurzen Rennen mehr Überholmanöver als selbst im Moto3-Rennen, und was Dominique Aegerter in der letzten Runde aufgeführt hat, brachte die MotoE auf ein ganz neues Level. Zuerst wollte er in Turn 5, der Strubben, an Mattia Casadei vorbei, bremste mit rutschendem Vorderrad hinein, was noch gutging. Doch beim Herausbeschleunigen hatte er einen gewaltigen Rutscher, und er verlor wieder gut zwanzig Meter. Die holte er im Handumdrehen wieder ein, legte sich Casadei zurecht, ging außen (!) im superschnellen Ramshoek in Führung, blockte alle Linien in der Geert-Timmer-Schikane und gewann einen Wimpernschlag vor Eric Granado, der besser herausbeschleunigen konnte als Casadei. „Ich wusste, dass ich im Ramshoek schneller bin, wenn ich aber innen überholt hätte, dann wäre die Gefahr groß gewesen, dass sich in der Schikane innen einer reindrückt. So habe ich es außen gemacht und war so für den Anbremspunkt innen an der richtigen Stelle, da konnte keiner mehr vorbei", erklärte der Schweizer mit einem breiten Grinsen. Es sah so einfach aus … Trotzdem laufen einem dabei kalte Schauer über den Rücken. „Es ist nicht einfach", entgegnet auch Aegerter. „Es sieht so aus, weil so viel Arbeit dahintersteckt, wie es sich kaum einer vorstellen kann."

Kein Segen im Regen

War am Samstag in der MotoE noch alles eitel Sonnenschein, begann es am Sonntag kurz nach dem Zieleinlauf der MotoGP zu regnen. Immer wieder zogen kurze Schauer über die Strecke, als die E-Bikes zur Startaufstellung vorzogen, aber es war klar, dass es nicht lange nass bleiben wird. So wartete die Rennleitung ab. Nach einer Viertelstunde Verzögerungen bekamen die Fahrer noch einmal eine Aufwärmrunde, die Renndistanz wurde von acht auf sieben Runden gekürzt, doch dann schauerte es noch einmal, die rote Flagge kam heraus, bevor das Feld überhaupt einmal herumkam, und nach einer weiteren Viertelstunde gab es eine weitere Aufwärmrunde – und wieder eine weitere Runde Rennverkürzung. Doch in der dritten Runde stürzten Marc Alcoba und Miquel Pons, die rote Flagge kam heraus. Dann wurde beschlossen, das Rennen nicht mehr zu starten, es wurden halbe Punkte verteilt. Zum Zeitpunkt des Abbruchs führte Eric Granado vor Dominique Aegerter. „Ich wollte am Anfang nicht zu viel Risiko eingehen, sondern am Ende pushen, ich hatte genügend Reserven", gestand Aegerter. „Aber da geht man halt das Risiko ein, dass man bei einem Abbruch nicht vorn ist." Und verabschiedete sich mit einem Lächeln in den Sommer. ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Assen (NL): 25. Juni 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	13.55,704 min
2.	Eric Granado (BR)	+0,072 s
3.	Mattia Casadei (I)	+0,081 s
4.	Matteo Ferrari (I)	+0,507 s
5.	Héctor Garzo (E)	+0,960 s
6.	Miquel Pons (E)	+1,224 s
7.	Niccolò Canepa (I)	+2,810 s
8.	Bradley Smith (GB)	+5,310 s
9.	Jordi Torres (E)	+5,310 s
10.	Kevin Zannoni (I)	+9,564 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Assen (NL): 26. Juni 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	5.21,094 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	+0,270 s
3.	Mattia Casadei (I)	+0,566 s
4.	Matteo Ferrari (I)	+0,646 s
5.	Niccolò Canepa (I)	+2,784 s
6.	Alex Escrig (E)	+2,805 s
7.	Kevin Manfredi (I)	+3,751 s
8.	Maria Herrera (E)	+4,143 s
9.	Kevin Zannoni (I)	+4,216 s
10.	Héctor Garzo (E)	+5,519 s

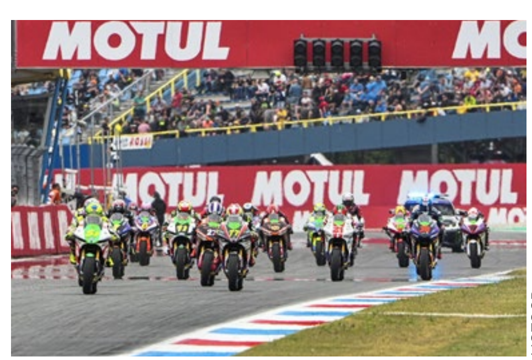
CUP-STAND

1.	Aegerter	158 Punkte
2.	Granado	126.5
3.	Ferrari	112.5
4.	Casadei	98
5.	Pons	79
6.	Canepa	70.5
7.	Garzo	59
8.	Okubo	57.5
9.	Zannoni	48.5
17.	Tulovic	10



GLÄNZEL

Zweimal Sekt, einmal als Sieger



MOTOGP

Zweites Rennen: Start nach Verzögerungen



MOTOGP

Granado (#51) war zum richtigen Zeitpunkt vorn

Markus Reiterberger arbeitet an seinem vierten IDM Superbike-Titel und das sehr effektiv

Reiti vor WM-Gästen

DINO EISELE

Die WM-Superbiker Leon Haslam und Leandro Mercado machten ihre IDM-Teams im tschechischen Most glücklich, aber in die Welt von Doppelsieger Markus Reiterberger tauchten sie nicht ein. Er bleibt einsame Spitze – und Florian Alt klebt das Pech an den Fersen.

Von: **Anke Wieczorek**

Dass sich WM-Prominenz in die IDM Superbike verirrt, wird keine Eintagsfliege bleiben. Leandro Mercado bleibt ohnehin länger, aber auch Leon Haslam ist keinesfalls abgeneigt, das Gastspiel in der deutschen Königsklasse zu wiederholen. Der Superbike-Vizeweltmeister von 2010 war als Ersatzfahrer für den verletzten Kawasaki-Fahrer Bastien Mackels eingesprungen und schwer begeistert. Zu Hause fährt der 39-jährige Haslam um den Titel in der Britischen Superbike Meisterschaft (BSB), und was die Deutschen auffahren, entspricht ganz seinem Geschmack. Haslam schwang sich ohne jede Kennlernphase auf die Weber-Kawasaki, kam erwartungsgemäß gut zurecht und bescherte den Grünen den ersten Podestplatz des Jahres. „Er hat uns auch gesagt, was wir ausprobieren müssen und was wir uns sparen können“, erzählt Teamchef Emil Weber.

Im ersten Lauf hatte Mercado die Honda-Truppe um Jens Holzhauer von einer Durstrecke erlöst. Der dritte Platz des Argentiniers war der erste Podiumserfolg für Honda seit drei Jahren. Mercado fährt bis auf das Hockenheim-Finale, wo es zu einer Terminüberschneidung mit der WorldSBK kommt, alle weiteren IDM-Rennen für das einzige Honda-Team in der Superbike-Klasse. Er ist wie Haslam permanent in die Meisterschaft eingeschrieben.

Die ersten zwei Plätze blieben in beiden Läufen aber in deutscher Hand, vor allem unter der Regie von Markus Reiterberger. Der 28-jährige Bayer hatte sich bei der Anreise in Tschechien überhaupt nicht wohlgefühlt und zeigte Anzeichen eines grippalen Infekts. Der dreifache Titelträger von BCC-alpha Van Zon-BMW warf sich sogar Antibiotika ein, die er bald wieder absetzte, um beim Rennen nicht beeinträchtigt zu sein. Aber schon im Qualifying erschien Reiti in gewohnter Form. Seine schnellste Runde hätte sogar für einen Top-10-Startplatz in der Superbike-WM gereicht. Durch die erhöhte Leitungsdichte an der Spitze musste Reiti in Most aber doch einige Bemühungen unternehmen, um zu gewinnen. Ohne richtige Arbeit ging es nicht.

Und wo blieb Herausforderer Florian Alt? Theoretisch knapp dahinter, aber nur im ersten Lauf. Zu Beginn hatte der Wilbers-BMW-Pilot gesagt, dass bei der gleißenden Sonne wohl die Reifen über Sieg und Niederlage entscheiden würden. Wie Recht er damit haben sollte, ahnte er zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Im zweiten Lauf musste der 25-jährige Alt aufgrund des Reverse Grids von der achten Position starten. Aber deutlich sichtbar ging es für ihn nicht richtig vorwärts. In Linkskurven berührte er mit dem Ellbogen nicht die Fahrbahn. Alt wurde zähneknirschend Vierter, war aber gleichzeitig froh, überhaupt angekommen zu sein. Grund des Übels: Der Reifen war nicht richtig auf der Felge. „Warum passiert das ausgerechnet bei mir?“, war Alt ratlos. Die beiden technischen Ausfälle beim Saisonauftakt hatten doch gereicht. Äußerlich war dem Rad im Neuzustand nichts anzusehen gewesen, unter Belastung stellte sich durch den Abrieb und den Abstand zur Flanke heraus, dass es fast die Hälfte der Felge betraf. Alt blieb trotz des Frusts loyal: „Was da passiert ist, hat Pirelli noch nie gehabt.“ Das Material wird jetzt gründlich analysiert. Und Alt fügt hinzu, dass Reiterberger unabhängig davon das ganz Most-Wochenende über saustark gewesen sei.

Alt hat dennoch Toni Finsterbusch in der Gesamtwertung vom zweiten Platz verdrängt. Der Sachse wurde im zweiten Lauf Zweiter. Man musste ihn diesmal auf dem Zettel haben, zeitweise hatte er das Rennen angeführt. „Das ist eine geile Sau auf der Bremse“, rutschte es seinem GERT56-Teamchef Karsten Wolf über die Lippen.

Keinen Podestplatz gab es für Yamaha. Vladimir Leonov wurde Siebter im ersten Lauf und im zweiten wegen einer heftigen Rauchentwicklung an seinem Motorrad von der Rennleitung aus dem Verkehr gezogen. ■



EISELE

WM-Superbiker Leandro Mercado und Leon Haslam (v. l.): Wichtige Arbeit erledigt

IDM Supersport

Gradinger setzt Schlusspunkt

Vier Gastfahrer bereiteten sich in der IDM auf die bevorstehende Supersport-WM-Runde vor, die Ende Juli in Most stattfindet. Sie bestimmten das Tempo.

Von: **Anke Wieczorek**

Schrecksekunde beim IDM-Führenden Max Enderlein im ersten Qualifying: „Bei so einem hohen Tempo bin ich noch nie gestürzt. Ich vermute, ich hatte etwa 160 km/h drauf.“ Im entscheidenden Moment funktionierte der Sachse aber wie ein Uhrwerk. Sieg unter den IDM-Fahrern im ersten Rennen und damit wieder volle Punktzahl. Die Podiumsplätze unter den Erstplatzierten hatten sich die außer Wertung fahrenden Gäste aus der Supersport-WM gekrallt: Raffaele de Rosa, Glenn Van Straalen, Patrick Hobelsberger. Der Niederländer und der Deutsche waren letztes Jahr noch IDM-Fahrer, bevor sie in die WM aufstiegen. Hobelsberger ist der aktuelle IDM-Champion. Die Aufmerksamkeit zog vor allem De Rosa auf sich. Der Italiener sorgte mit seiner Ducati Panigale V2 mit einem Hubraum von 955 Kubikzentimetern für eine Premiere. Er startete unter dem Konzept „Supersport Next Generation“, welches in der WM gilt und seit 2022 auch in der IDM Einzug gehalten hat. Demnach können auch Motorräder wie die Ducati V2 oder auch Triumph mit diversen technischen Restriktionen mitfahren.

De Rosa scheiterte zwischendurch wie auch Hobelsberger an der ersten Schikane, musste den Ausweg durch die Reifenstapel nehmen und sich wieder ins Feld einreihen. Das tat der Reihenfolge an der Spitze keinen Abbruch.

Im zweiten Lauf setzte Thomas Gradinger einen Schlusspunkt unter die Siegesserie von Enderlein, der alle vorherigen fünf Rennen gewonnen hatte. Der Österreicher biss sich durch, obwohl die in Oschersleben gebrochene Speiche in der rechten Hand noch nicht richtig mitspielte.

Der jüngste Fahrer in der IDM Supersport darf jetzt auch starten: Julius Caesar Rörig ist am 10. Juni 16 geworden. Er fuhr bei seinem Debüt sofort in die Punkte. ■



EISELE

Ducati first: Die rote Diva kam in beiden Rennen als Erste ins Ziel



EISELE

Die Ersten in der Tabelle und auf dem Podest: Enderlein, Gradinger, Kofler

IDM Supersport 300

Heißer als Frittenfett

Sechs Fahrer innerhalb einer Sekunde im Ziel, ein Ungar auf dem Podest, viel Freude, aber auch Tränen. Die IDM-Nachwuchsklasse lässt nichts aus.

Von: **Anke Wieczorek**

Wenn es nach Lennox Lehmann gegangen wäre, hätte es im ersten Rennen ein komplettes KTM-Podium gegeben. Walid Khan gewann wie schon im letzten Jahr den ersten Lauf in der IDM Supersport. Lehmann wurde Dritter, aber dazwischen grätschte Kawasaki-Fahrer Marvin Siebdrath. Es war ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Die ersten drei kamen innerhalb von 27 Tausendstelsekunden über die Ziellinie. Für Siebdrath war der Erfolg enorm wichtig im Titelkampf. Er hatte die Tabellenführung nach seinem Sturz in Oschersleben an Leo Rammerstorfer abtreten müssen. Umdrehen konnte er die Situation in Most aber nicht. Im Gegenteil. Statt zwei Punkte trennen ihn jetzt sogar vier Punkte vom Österreicher, der sich nach vielen Diskussionen als Sieger des zweiten Laufes feiern lassen durfte. Dort gab es zuerst nämlich zwei junge Herren, die sich als Gewinner wähnten: Rammerstorfer und Máté Számadó, der auf der Anzeigetafel ganz oben stand. Die Rennleitung überprüfte das Fotofinish zum Vorteil von Rammerstorfer. Bei den Ungarn knallten trotzdem die Korken. Der Erfolg des Teams, das vor allem aus technischen Praktikanten besteht, war beachtlich. Es gab aber auch große Verlierer: Walid Khan und Marvin Siebdrath. Khan führte das zweite Rennen acht Runden an, dann streikte die Technik. Siebdrath, der danach die Führung an sich riss, kam ins Rutschen und konnte gerade noch einen Highsider verhindern. Das Malheur kostete Zeit und warf ihn auf den vierten Platz zurück. Dass der vor ihm angekommene WM-Starter Troy Alberto als Gastfahrer keine Punkte bekam, entschädigte ihn nicht. ■



EISELE

Auch ein zweiter Platz kann sich wie ein Sieg anfühlen, wie bei Máté Számadó



DINO EISELE

IDM Sidecar

Kleine Nummer

Die Sidecar-Szene ist nicht auf Rosen gebettet. In Most waren zehn Teams am Start.

Ein Grund für das ausgedünnte Feld war die Überschneidung mit der WM in Grobnik. Aber am Mittwoch hatte sich auch noch Wiggert Kranenburg abgemeldet, der positiv auf COVID-19 getestet worden war. Große Überraschungen gab es nicht. Mit Reeves, Sattler und Kimeswenger kamen im Sprintrace und im Hauptrennen immer die gleichen Kombinationen aufs Podium. Im Sprintrace hätte beinahe Göttlich den dritten Platz abgegriffen. Kimeswenger/Sedlacek hatten sich gedreht, Göttlich fuhr vorbei, wurde aber wieder eingeholt. Im Hauptrennen machte es Reeves kurzfristig spannend. Der Brite blieb am Start fast stehen, bevor er sich den nächsten Sieg holte. Nachdem der achtfache Weltmeister unlängst bei der TT auf der Isle of Man zwei Mal mit technischen Defekten ausgefallen war, hatte er jetzt am Start mit einem kleineren Übel zu kämpfen, das er ganz allein verursacht hatte: „Ich habe mich verschaltet und bin im falschen Gang losgefahren." Göttlich verlor am Sonntag beinahe seinen Beifahrer. Uwe Neubert schaffte es allerdings zurück ins Boot, hat nun aber einen durchgescheuerten Stiefel samt Fleischwunde. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE
Pro Superbike-Meister Jochen Schmid tauchte in Most auf. Der mittlerweile 59-Jährige holte in seinem Meisterjahr 1995 mit Kawasaki in Most die Pole-Position, gewann beide Rennen, und er fuhr die schnellste Rennrunde. Bis heute nimmt er an Renntrainings und den dortigen Rennen teil: „Ich bin dankbar, dass ich das, was ich gerne gemacht habe, bis heute auf einem hohen Level ausführen kann. Natürlich will ich noch aufs Podest, sonst würde es für mich keinen Sinn machen. Nur im Kreis fahren und Benzin verbrennen kommt für mich nicht infrage." Schmid verbindet eine enge Freundschaft mit seinem früheren Mechaniker Kurt Stückle, der jetzt die ZX-10 R für Leon Haslam vorbereitet.

IDM SUPERBIKE
Supermoto-Weltmeister Marc-Reiner Schmidt lässt es krachen. Bei seinem zweiten Gasteinsatz in der Königsklasse donnerte er auf BMW in die Top 10. Er hat auch für Schleiz genannt.

IDM
Schleiz bereitet sich auf das 100-jährige Jubiläum des Dreiecks vor. Das ehemalige Start- und Zielgebäude wird zum Museum umgebaut, so der Plan.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Most (CZ): 26.06.2022; 5. IDM-Lauf; 67,392 km über 16 Runden; 27 Fahrer gestartet, 24 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	25.16,740 min
2.	Florian Alt (D)	BMW	+3,966 s
3.	Leandro Mercado (RA)	Honda	+6,866 s
4.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki	+14,330 s
5.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+14,450 s

Most (CZ): 26.05.2022: 6. IDM-Lauf; 67,392 km über 16 Runden; 27 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	25.16,503 min
2.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+8,163 s
3.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki	+13,026 s
4.	Florian Alt (D)	BMW	+15,616 s
5.	Jan Mohr (A)	BMW	+17,057 s

PUNKTESTAND

1.	Reiterberger	145 Punkte
2.	Alt	78
3.	Finsterbusch	77
4.	Mohr	64
5.	Puffe	59
6.	Hartog	50
7.	Bijsterbosch	48
8.	Krzemien	45
9.	Leonov	41
10.	Haslam	29
11.	Kartheininger	27
12.	Okubo	27
13.	Mackels	24
14.	Steinmayr	23
15.	Wagner	18

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Most (CZ): 26.06.2022; 5. IDM-Lauf; 58,968 km über 14 Runden; 29 Fahrer gestartet, 24 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati	22.43,405 min
2.	Glenn van Straalen (NL)	Yamaha	+0,206 s
3.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	+5,564 s
4.	Max Enderlein (D)	Yamaha	+7,584 s
5.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+7,706 s

Most (CZ): 26.06.2022; 6. IDM-Lauf; 58,968 km über 14 Runden; 29 Fahrer gestartet, 22 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati	22.33,945 min
2.	Glenn van Straalen (NL)	Yamaha	+10,338 s
3.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	+12,849 s
4.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+14,644 s
5.	Max Enderlein (D)	Yamaha	+22,333 s

PUNKTESTAND

1.	Enderlein	145 Punkte
2.	Kofler	89
3.	Gradinger	85
4.	De Vleeschauwer	78
5.	Stadelmann	56
6.	Beinlich	52
7.	Jähnig	42
8.	Merckelbagh	39
9.	Van der Voort	39
10.	Smits	34
11.	Meuffels	34
12.	Bingisser	33
13.	Winkler	33
14.	Lambing	14
15.	Lequeux	10

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Most (CZ): 25.06.2022; 5. IDM-Lauf; 46,332 km über 11 Runden; 27 Fahrer gestartet, 23 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Walid Khan (NL)	KTM	19.56,684 min
2.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,014 s
3.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,027 s
4.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	+0,077 s
5.	Mate Szamado (HU)	Kawasaki	+0,231 s

Most (CZ): 26.06.2022; 6. IDM-Lauf; 46,332 km über 11 Runden; 28 Fahrer gestartet, 27 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	19.55,634 min
2.	Mate Szamado (HU)	Kawasaki	+0,017 s
3.	Troy Alberto (RP)	Kawasaki	+0,162 s
4.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,369 s
5.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+1,338 s

PUNKTESTAND

1.	Rammerstorfer	101 Punkte
2.	Siebdrath	97
3.	Khan	74
4.	Szamado	63
5.	Molenaar	55
6.	Lehmann	54
7.	Beinlich	53
8.	Erwig	48
9.	Deroue	45
10.	Zachmann	39
11.	Svendsen	33
12.	Doornenbal	30
13.	Wieth	26
14.	Feigl	24
15.	Roelfsema	24

ERGEBNIS SIDECAR

Most (CZ): 25.06.2022; 5. IDM-Lauf; 33,693 km über 8 Runden; 10 Fahrer gestartet, 9 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS F1	13.50,175 min
2.	Sattler/Schmidt (D/D)	ARS F 600	+13,350 s
3.	Kimeswenger/Sedlacek (A/CZ)	LCR F1	+35,924 s

Most (CZ): 26.06.2022; 6. IDM-Lauf; 50,544 km über 12 Runden; 10 Fahrer gestartet, 9 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS F1	20.48,024 min
2.	Sattler/Schmidt (D/D)	ARS F 600	+9,401 s
3.	Kimeswenger/Sedlacek (A/CZ)	LCR F1	+56,273 s

PUNKTESTAND

1.	Reeves	76 Punkte
2.	Sattler	60
3.	Zimmermann	39
4.	Kimeswenger	39
5.	Göttlich	32
6.	Pärm	31
7.	Rutz	22
8.	Remse	19
9.	Schwegler	15
10.	Kranenburg	10

MotoGP/Superbike-WM

Toprak testet M1

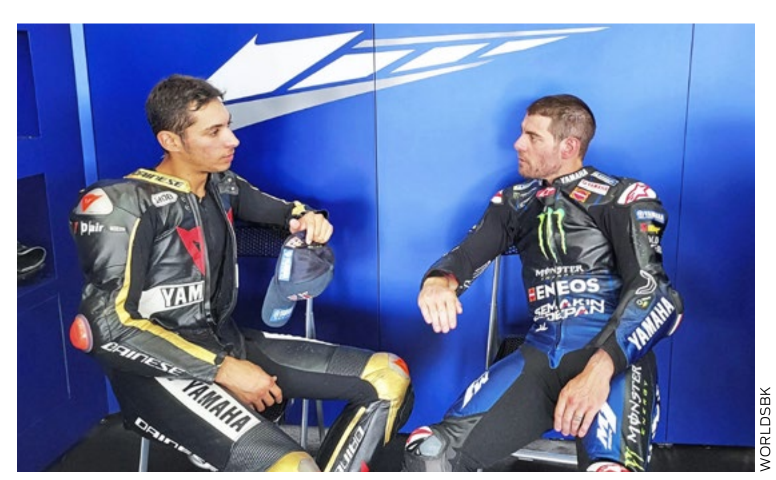
Der lang erwartete Test von Superbike-Weltmeister Toprak Razgatlioglu auf der MotoGP-Yamaha hat letzte Woche stattgefunden, wenn auch wegen Regen recht kurz.

Von: **Imre Paulovits**

Es war unter strengem Ausschluss der Öffentlichkeit, und Yamaha ließ auch keine Bilder von der Testfahrt heraus. Letzte Woche Dienstag konnte Toprak Razgatlioglu in Aragón erstmals auf der MotoGP-Yamaha fahren. Und auch wenn der Tag wegen aufkommendem Regen nicht mehr als 40 Runden hergab, hatten sowohl der Superbike-Weltmeister als auch sein Arbeitgeber einen Eindruck davon bekommen, wie sich der 25-jährige Türke wohl in der MotoGP machen würde.

„Cal Crutchlow war bei der Testfahrt dabei, und da er einst selbst aus der Superbike-WM in die MotoGP wechselte und seither der letzte Fahrer ist, der in beiden Serien Siege einfahren konnte, konnte er Razgatlioglu wichtige Tips zur Eingewöhnung geben. Dieser gewöhnte sich zunächst in einem 12-Runden-Stint an das Fahrwerk, die Reifen und die Bremsen, bevor er in Fünf-Runden-Sitzungen begann, das Motorrad auf sich abzustimmen.

Doch dann kam der Regen dazwischen. „Das Motorrad fühlt sich komplett anders an als das Superbike“, stellte Razgatlioglu fest. „Es hat mehr Leistung, eine andere Elektronik, Seamless-Getriebe und Karbon-Bremsen. Es ist steifer als das Superbike, man spürt auch die Bodenwellen mehr.“ Theoretisch ist 2023 bei Yamaha kein Platz in der MotoGP, aber wer weiß … ■



WORLDSBK

Toprak Razgatlioglu (l.) und Cal Crutchlow: Kurzer MotoGP-Crashkurs

Superbike-WM/Endurance-WM

Lecuona: Suzuka 8h

Iker Lecuona wird mit Takumi Takahashi und Tetsuta Nagashima das Honda-Werksteam für die 8 Stunden von Suzuka bilden.

Von: **Imre Paulovits**

Bereits im Mai waren Iker Lecuona und Xavi Vierge nach Japan gereist und hatten sich im HRC Hauptquartier über die 8 Stunden von Suzuka unterhalten. Doch dann verletzte sich Vierge bei der Superbike-WM in Barcelona an der rechten Hand und am Handgelenk, wurde operiert und fällt daher aus. Lecuona wird so neben Suzuka-Sieger Takumi Takahashi mit Ex-Moto2-Pilot Tetsuta Nagashima antreten. „Es wird das erste Mal sein, dass ich an einem Endurance-Rennen teilnehme, auch wenn mir alle sagen, dass sich Suzuka eher wie vier GP-Rennen hintereinander anfühlen. Ich freue mich schon drauf“, meinte Lecuona.

Letzte Woche testete der 22-jährige Spanier das Honda-WM-Superbike in Donington, wo am dritten Juli-Wochenende der nächste Superbike-WM-Lauf stattfinden wird. Er hat in dieser Saison bei allen Rennen gepunktet, ist aber noch nie in Donington gefahren. „Es war ein sehr positiver Tag“, so Lecuona. „Die Strecke ist schwierig, macht aber viel Spaß.“ ■



HRC

Iker Lecuona: Ein SBK-Testtag in Donington, nächste Woche Test in Suzuka

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Die japanischen Werke rüsten weiter für ihr wichtigstes Rennen des Jahres, die 8 Stunden von Suzuka, auf. Wenn sich Suzuki auch mit Ende der Saison aus der MotoGP zurückziehen wird und bereits Gerüchte vom Rückzug aus anderen Serien die Runde machen, wird für Suzuka noch einmal groß aufgefahren. Kazuki Wanatabe wird die weltmeisterliche SERT-Yoshimura-Suzuki zusammen mit Sylvain Guintoli und Xavier Siméon pilotieren, Gregg Black kommt die Rolle des Ersatzfahrers zu. Watanabe fährt mit Suzuki die japanische Superbike-Meisterschaft und kennt Suzuka wie seine Westentasche. Er hatte entscheidenden Anteil an der Entwicklung der Endurance-WM-Maschine und hat viel Erfahrung beim großen 8-Stunden-Spektakel.

ENDURANCE-WM

Die belgische WM-Runde in Spa hat die belgische Endurance-WM-Szene wachgerüttelt. Nächstes Jahr wird das KM99-Team an der WM teilnehmen. Die Truppe wurde von den drei Enthusiasten Christian Jupsin, Mario Kupper und Gaëtan Schyns gegründet und will in der WM ganz vorne mitfahren. Sie will eine Yamaha R1 mit Dunlop-Reifen einsetzen und Top-Fahrer verpflichten. Dass es keine bloße Träumerei ist, zeigt sich an den Initiatoren: Christian Jupsin ist Rennveranstalter, Mario Kupper hat bei siegreichen Teams bei den 24-Stunden-Rennen in Le Mans und beim Bol d'Or mitgewirkt.

SUPERBIKE-WM

Superbike-WM-Rookie Oliver Konig hat sich beim Training das linke Schlüsselbein gebrochen. Der 20-jährige tschechische Kawasaki-Pilot hat sich gleich einer OP unterzogen, damit er für die WM-Runde am dritten Juli-Wochenende in Donington wieder fit ist, vor allem aber für sein Heimrennen in Most zwei Wochen später.

SHOTBYBAVO

Mit Blick aufs Meer: Doppelsieg für Weltmeister Tim Gajser

Regie des flotten Otto

Beim umstrittenen WM-Gastspiel in Indonesien siegte Honda-Pilot Tim Gajser überlegen. Die Plätze 2 und 3 gingen nach Spanien, Jorge Prado (GasGas) und Landsmann Ruben Fernandez (Honda) strahlten um die Wette. In der MX2-Klasse eroberte der Franzose Tom Vialle mit einem Doppelsieg das Red Plate für KTM zurück. Simon Längenfelder beeindruckte als Tageszweiter.

Von: **Frank Quatember**

Es gab auch Gutes zu berichten vom Motocross-WM-Lauf Nr. 12 auf der indonesischen Insel Sumbawa. Layout und Qualität der leicht sandigen und idyllisch am Meer gelegenen Strecke waren erstaunlich, ebenso die enorme Zahl von einheimischen Motorsportfans rund um das Areal. Leider war das Rennen selbst einer Weltmeisterschaft nicht würdig. Etliche Teams und Fahrer mussten bereits im Vorfeld aufgrund der explodierenden Kosten für lediglich ein Rennen in Asien ihre Teilnahme absagen, somit verloren sich am Start der MX2-Klasse gerade einmal neun (!) WM-Piloten. Auf Besserung seitens des WM-Managements besteht allerdings wenig Hoffnung, wie die Vergangenheit bereits oft genug zeigte. Und als wäre das nicht genug, erwischte der schlimme „Flotte Otto" am Freitag auch noch etliche Piloten wie Jeremy Seewer, Brian Bogers oder Kay de Wolf.


GASGAS

Noch ein Highlight: Simon Längenfelder Zweiter in Indonesien

Null Probleme mit dem Magen hatte am Renntag WM-Spitzenreiter Tim Gajser, der es in Lauf 1 mit Holeshot Nr. 4 in der laufenden Saison krachen ließ. Am Hinterrad folgte bei landestypischer Affenhitze das spanische Duo Prado und Fernandez, während der völlig auskurierte Romain Febvre nur als Sechster aus der Startkurve kam.

Gajser: Aussicht aufs Meer

Tim Gajser legte rasch einen kurzen Zwischenspurt ein und genoss für die restlichen knapp 25 Minuten plus drei Runden bei seinem Laufsieg die schöne Aussicht auf das Meer und die begeisterten Fans. Mit respektablem Abstand folgten auf den Plätzen das Team España sowie Glenn Coldenhoff. „The Hoff" hatte als einziger Betroffener der Lebensmittelvergiftung noch genügend Power, um Platz 4 vor Romain Febvre in das Ziel zu retten. Sein Teamkollege Jeremy Seewer, eigentlich seit Wochen in Topform, cruiste kraftlos um den Kurs und musste sich mit Platz 12 begnügen.

Auch im zweiten Finale schoss Gajser raketenartig mit der HRC-Honda aus dem Gatter, doch Jorge Prado flog an der Holeshot-Linie am verdutzten Slowenen vorbei. In den ersten Kurven zogen auch Febvre und Fernandez kräftig am Gas, und Tim Gajser war auf einmal nur Vierter. Hoppla! Doch der vierfache Weltmeister reagierte brillant und kassierte mit toller Spurenwahl innerhalb von zwei Runden in derselben Kurve Fernandez und Febvre. Nun hatte Gajser Prado im Visier, und kurze Zeit später zog der Honda-Pilot mit einem aggressiven Manöver am Galizier

!

Etliche Teams mussten im Vorfeld aufgrund explodierender Kosten für lediglich ein Rennen in Asien absagen.

außen vorbei in Führung. Prado hatte es in der Folge mit Romain Febvre zu tun. Der Kawasaki-Pilot versuchte buchstäblich alles bis zum Zielsprung, um Platz 2 und damit auch das Tagespodium zu erreichen, doch vergeblich.

Seewer: Rang 2 verloren

Yamaha-Pilot Glenn Coldenhoff schaffte immerhin die Top 5 in der Tagestabelle, und Teamkollege Seewer rettete als Neunter wichtige Punkte, verlor aber WM-Platz 2 an Jorge Prado auf der Werks-GasGas.

Am Start der kleinen Klasse war bei neun GP-Fahrern und sechs lokalen Wildcard-Piloten viel Platz für den schmächtigen Franzosen Tom Vialle, bestens bekannt für seine Qualität am Startgatter. Kein Wunder, dass Vialle die einzige 250er Werksmaschine aus Mattighofen locker zum Startsieg fuhr. Im Schlepptau folgten die jungen Wilden Kay de Wolf (Husqvarna) und Kevin Horgmo auf der F&H-Kawasaki. Vialle verwaltete seine Führung ungefährdet bis zum Ziel, gefolgt vom Belgier Jago Geerts, doch auf den Plätzen wurde es aufregend. Simon Längenfelder verfolgte rundenlang das Duo Horgmo und de Wolf, bis es in Runde 9 krachte. Die zwei Kampfhähne wollten ausgangs einer Linkskurve in dieselbe Spur, keine gute Idee. Keiner gab nach, und so endete das Duell für beide in der Horizontalen. Lachender Dritter war Simon Längenfelder, der damit kampflos den dritten Platz hinter Vialle und Geerts übernahm und ins Ziel fuhr.

Lauf 2 sah erneut Tom Vialle in Front, doch nur bis zur Startkurve. Simon Längenfelder hatte die bessere Linie und holte sich den Startsieg. Die Führung des Franken dauerte aber leider nicht lange. Vialle übernahm energisch das Zepter. Kevin Horgmo brachte unterdessen in Kurve 2 den belgischen WM-Favoriten Jago Geerts zu Fall. Der Norweger fuhr ohne Kupplung weiter, aber Geerts erreichte im Ziel lediglich Platz 5. Längenfelder blieb stabil auf 2 und konnte glücklich als Tageszweiter die lange Rückreise antreten. ■

NACHRICHTEN

CLOPPENBURG SPEEDWAY-PAARMEISTER

Die Cloppenburg Fighters gewannen den erstmals in Leipzig ausgetragenen Speedway Paar-Cup mit 31 Punkten in der Besetzung Lukas Fienhage (13), Jonny Wynant (3), Michael Härtel (15). Zweite wurden die Abensberger Babonen (26 Punkte) vor den erstmals angetretenen Nidda Crocodiles (25). Für die Hessen überraschten die Brüder Timo und Fabian Wachs.

LANDSHUT GEWINNT HEIMRENNEN GEGEN GNIEZNO

Die Landshut Devils gewannen ihr zehntes Rennen in der 1. Polnischen Liga gegen Start Gniezno klar mit 55:35 Punkten. Beste Landshuter waren Kim Nilsson (11+1), Dimitri Bergé (11+1) und Kai Huckenbeck (10+1). In der Tabelle steht der ACL vier Rennen vor Schluss der Vorrunde auf Platz 3.

GRASBAHN-EM MIT HISTORISCHEM ERGEBNIS

Das gab es noch nie: Beim erstmals in Dänemark ausgetragenen Semifinale der Grasbahn-Europameisterschaft in Holsted gewann Jake Mulford. Doch der Brite konnte in seinen vier Vorläufen nur einen Lauf beenden. Als Zehnter unter nur zwölf Fahrern kam er als Letzter in das „Last Chance Heat“, aus dem sich die ersten zwei noch für das Finale qualifizierten. Das gewann er vor Chris Harris und siegte dann auch im A-Finale vor den Dänen Kenneth Kruse Hansen und Jacob Bukhave. Christian Hülshorst wurde Achter und steht damit auch im Finale in Swingfield (GB) am 16. Oktober.

BAUER BAUT ÖM-FÜHRUNG IN TSCHECHIEN AUS

Der dritte Lauf der Supermoto-Staatsmeisterschaft fand im tschechischen Pisek statt. Mit zwei Laufsiegen baute Rudi Bauer seine ÖM-Führung in der laufenden Supermoto-Meisterschaft aus. Der Deutsche Thomas Hiebl schob sich mit zwei dritten Plätzen auf ÖM-Rang 2 vor, während der zweimal hinter Bauer ins Ziel gekommene Robert Gattinger sich um sechs Ränge auf Platz 6 in den Drift-Charts verbesserte.

MOTOCROSS-GP INDONESIEN/MXGP

Samota-Sumbawa (RI): 26. Juni, 12. WM-Lauf, Wetter: schwül, 30 Grad. **1. Lauf:** 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet, 17 Runden à 1,740km (= 29,580 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	34.55,151 min = 50,826 km/h
2.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	+ 4,931 s
3.	Ruben Fernandez (E)	Honda	17	+ 7,672 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 10,685 s
5.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 15,040 s
6.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	17	+ 34,937 s
7.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	17	+ 46,031 s
8.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	17	+ 50,727 s
9.	Jordi Tixier (F)	KTM	17	+ 54,717 s
12.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 1.09,590 min

Samota-Sumbawa (RI): 26. Juni, 12. WM-Lauf, Wetter: schwül, 30 Grad. **2. Lauf:** 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet, 17 Runden à 1,740 km (= 29,580 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	35.12,673 min = 50,404 km/h
2.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	+ 3,834 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 6,005 s
4.	Ruben Fernandez (E)	Honda	17	+ 16,217 s
5.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	17	+ 25,361 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 2237 s
7.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	17	+ 32,608 s
8.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	17	+ 35,659 s
9.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 42,924 s
10.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 49,442 s

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	535 Punkte
2.	Jorge Prado	410
3.	Jeremy Seewer	405
4.	Maxime Renaux (F)	365
5.	Glenn Coldenhoff	363
6.	Ruben Fernandez	342
7.	Pauls Jonass	278
15.	Henry Jacobi (D)	154
22.	Tom Koch (D)	53
23.	Valentin Guillod (CH)	32

1.	Honda	542 Punkte
2.	Yamaha	521
3.	GasGas	439

MOTOCROSS-GP INDONESIEN/MX2

Samota-Sumbawa (RI): 26. Juni, 12. WM-Lauf, Wetter: schwül, 30 Grad. **1. Lauf:** 15 Fahrer gestartet, 15 gewertet, 17 Runden à 1,740 km (= 29,580 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	17	35.33,662 min = 49,909 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 8,812 s
3.	Simon Längenfelder (D)	Gasgas	17	+ 18,948 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 26,268 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 39,854 s
6.	Stephen Rubini (F)	Honda	17	+ 43,486 s
7.	Andrea Adamo (I)	GasGas	17	+ 44,097 s
8.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 57,555 s
9.	Kay Karssemakers (NL)	KTM	17	+ 1.14,129 min
10.	Delvintor Alfarizi (RI)	Honda	16	+ 1 Runde

Samota-Sumbawa (RI): 26. Juni, 12. WM-Lauf, Wetter: schwül, 25 Grad. **2. Lauf:** 14 Fahrer gestartet, 14 gewertet, 17 Runden à 1,740 km (= 29,580 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	17	36.06,053 min = 49,162 km/h
2.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 7,795 s
3.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 26,334 s
4.	Andrea Adamo (I)	GasGas	17	+ 42,686 s
5.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 51,489 s
6.	Kay Karssemakers (NL)	KTM	17	+ 1.24,244 min
7.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 2.01,134 min
8.	Stephen Rubini (F)	Honda	16	+ 1 Runde
9.	Delvintor Alfarizi (RI)	Honda	16	+ 1 Runde
10.	Ananda rigi Aditya (RI)	Husqvarna	14	+ 3 Runden

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle	502 Punkte
2.	Jago Geerts	498
3.	Simon Längenfelder	395
4.	Kevin Horgmo	356
5.	Mikkel Haarup (DK)	332
6.	Andrea Adamo	314
7.	Thibault Benistant	304
17.	Jeremy Sydow (D)	88
19.	Kevin Brumann (CH)	82
42.	Marcel Staufer (A)	10

1.	KTM	536 Punkte
2.	Yamaha	534
3.	GasGas	447

Der Meistermacher

Tim Gajser (HRC Honda) dominiert im Moment die Motocross-WM. Der Slowene hat in der Tabelle einen Riesenvorsprung und steuert einsam den WM-Titel an. Entscheidenden Anteil am Erfolg hat der Brasilianer Marcus Pereira de Freitas. Für viele ein Unbekannter, zieht der 44-jährige Team-Manager seit Jahren die Fäden im Hintergrund im WM-Team der Japaner. In der HRC-Hospitality in Teutschenthal trafen wir den „Strippenzieher" bei HRC-Honda.

Von: **Frank Quatember**



WASNER

Kommen Sie aus einer Motocross-Familie?
Nein, niemand in meiner Familie hatte etwas mit Motocross zu tun. In Europa lebe ich in Italien mit meiner brasilianischen Frau und meiner zehnjährigen Tochter. In Brasilien habe ich fünf Brüder, also eine große Familie. Es bleibt aber kaum Zeit für Besuche wegen meinem Job. Ich bin ja schon seit 2002 bei Honda und seit 2014 beim Team HRC-Honda. Meine Frau kenne ich seit unserer Jugend, und sie wusste immer, worauf sie sich einlässt. Dieses Leben ist vor allem wegen der vielen Rennwochenenden nicht einfach.

Wie würden Sie Ihr Arbeitsprofil umschreiben?
Mein Job ist neben der Arbeit mit Fahrern und Team-Mitgliedern vor allem der Kontakt zwischen dem Team und HRC Japan, eine Art Ansprechpartner für alle. Ich höre, was man in Japan vom Team und unserer Arbeit hält, und auf der anderen Seite, was unser Team möchte. Ich bin nicht besonders präsent auf den Rennen, auch auf Teamfotos oder gar auf dem Podium halte ich mich lieber im Hintergrund. Es gibt Leute, die gern im Vordergrund sind, das bin ich sicher nicht. Es hat vielleicht damit zu tun, dass ich 2002 bei Honda als Mechaniker begonnen habe, später war ich Chefmechaniker. Das Wichtigste für mich aktuell ist: Wir müssen fokussiert bleiben, um so viele Punkte wie möglich zu holen, und von Rennen zu Rennen denken.

> „Mit Tim (Gajser) zu arbeiten, ist super. Er hat sich kein bisschen geändert. Ich kenne niemanden, der ein Problem mit ihm hat. Ein echter Glücksfall."
>
> Marcus Pereira de Freitas

Was ist beim Konkurrenten KTM los, es herrscht Fahrermangel, oder?
Im Moment ist es für sie glaube ich schwer, einen richtig guten Fahrer zu finden, der auch verfügbar ist. Das ging uns vor drei Jahren ähnlich, bevor wir Mitch Evans unter Vertrag nahmen. Für ein Team wie KTM Factory Racing geht es nicht um einen Top-20-Fahrer. Es geht auch um Motivation für das ganze Team und auch den Hersteller. Es sei denn, ein Sponsor bezahlt alles, dann muss man natürlich flexibel sein. Was KTM betrifft, ist es sicher komisch, was gerade abläuft, aber im Motocross kann es schnell hoch- und runtergehen.

Was macht Tim Gajser für Sie besonders?
Mit Tim zu arbeiten ist super. Er ist ein großartiger Junge. Er hat sich, seitdem ich mit ihm zusammenarbeite, kein bisschen verändert. Er ist immer dankbar für unsere Arbeit, für das, was die Mechaniker leisten. Ich kenne niemanden, der ein Problem mit ihm hat oder hatte, ein echter Glücksfall. Er ist auch kein Showman, du wirst ihn nicht in einem Lamborghini oder mit teuren Uhren sehen. Er lebt mit seiner Freundin in seinem Dorf und kommt oft mit dem Camper zum Rennen.

Lediglich mit Herrn Gajser Senior gab es Probleme. Wurden die gelöst?
Ehrlich gesagt mischen wir uns in Familiensachen nicht ein, aber wir haben natürlich unsere Hilfe angeboten. Den einen Tag wird in der Familie gestritten, am nächsten Tag ist alles wieder gut. Diese Entscheidung, dass Bogo zu Hause bleibt und nicht mehr zu den Rennen kommt, wurde von den Gajsers getroffen. Für uns war das okay.

Kommt Ihre Nummer 2 Mitch Evans wieder in Schwung?
Ja. Das Verletzungspech hatte Mitch einfach nicht verdient. Klar hat er damit zu kämpfen, wieder in Topform zu kommen, aber wir glauben, dass er bis zum Saisonende Ergebnisse einfahren wird. Wir sind froh, dass Fernandez Top-5-Potenzial zeigt, aber ein Wechsel zu uns anstelle von Mitch wäre nicht unser Stil. So etwas machen wir nicht.

Welchen MX2-Fahrer finden Sie gut?
Ich sehe gern Geerts fahren, auch Liam Everts sieht sehr gut auf der Strecke aus. Aber auch Simon Längenfelder finde ich sehr interessant, er scheint das nächste große deutsche Talent zu sein.

Die große Diskussion um die Glasboxen ... Wie ist Ihre Meinung dazu?
Bei 20 Runden WM ist es nicht einfach für die Mechaniker und das gesamte Team. Die Glasboxen sparen viel Zeit und Aufwand für das Team im Vergleich zum üblichen Vorzelt. Allein den Dreck an einem verregneten Wochenende wegzumachen, kostet viel Energie. Wir werden nächste Saison außerhalb des Teambereichs im Paddock mehr für die Fans präsentieren. Mehr Autogramm-Sessions Samstag und Sonntag. Wir werden auch eine Art Garagen-Tour für Fans und Gäste anbieten. Ich kann die Fans verstehen, die den Kontakt zu den Mechanikern suchen, aber die Entwicklung geht in eine andere Richtung. Es gibt auch einige US-Teams, die interessiert sind, unsere Struktur im Fahrerlager für das Supercross zu übernehmen. ■

!

Marcus Pereira de Freitas

Herkunftsland: Brasilien
Team: HRC Honda

KARRIERE
2002–2013: Mechaniker bei Honda
2013: Chefmechaniker bei Honda
2014–2017: Chefmechaniker bei HRC Honda
seit 2018: MXGP General Manager HRC Honda

Speedway-WM Gorzów

In der Unterhose

Anders Thomsen sorgte mit seinem Sieg in Gorzów für eine große Überraschung. Der bisherige WM-Zweite, Maciej Janowski, präsentierte sich mit nur vier Punkten erneut in desolater Form und verlor wertvolle Punkte in der Weltmeisterschaft.

Von: **Andreas Fahldiek**

Der fünfte GP der Saison begann äußerst kontrovers. Während der Fahrervorstellung prasselte ein heftiger Regenschauer nieder. Zur Überraschung aller Fahrer und der 16 000 Zuschauer begann das Rennen nach Ende des Niederschlags mit 20-minütiger Verspätung ohne jeglichen Bahndienst. Daraufhin gab es heftigste Diskussionen und Proteste. Im Fokus standen einmal mehr Race-Director Phil Morris und der ukrainische Schiedsrichter, Aleksander Lyatosinski. Erst ab Durchgang 2 trocknete die Bahn mehr und mehr ab. Ein Bahndienst fand aber erst nach Heat 12 statt. Das Finale gewann in dominanter Weise Anders Thomsen vom gastgebenden Klub Stal Gorzów. Nur mit seiner Unterhose bekleidet fuhr er die Ehrenrunde auf seinem Motorrad. Erst vor zehn Tagen hatte sich der Däne bei einem fürchterlichen Sturz verletzt und musste ins Krankenhaus!



QUASCHNING

Finale: Sensationssieger Thomsen vor Vaculík, Zmarzlik, Dudek

Es war der erste GP-Sieg für Thomsen. „Ich hatte eine schlechte Zeit. Die GP-Saison begann schlecht. Der heutige Sieg vor eigenem Publikum bedeutet mir sehr viel, und ich bin stolz“, so der Sieger.

Bartosz Zmarzlik profitierte einmal mehr von der Schwäche seiner Konkurrenten und baute seinen Vorsprung in der WM-Wertung auf 18 Punkte aus! „Vor eigenem Publikum zu fahren, ist immer schwer. Jeder erwartet einen Sieg. Ich bin froh, dass ich auf dem Podium stehe“, so der WM-Führende. ■

SPEEDWAY-WM

Gorzów (PL), 25. Juni

1.	Anders Thomsen (DK)	9 Punkte
2.	Martin Vaculík (SK)	13
3.	Bartosz Zmarzlik (PL)	11
4.	Patryk Dudek (PL)	11
5.	Dan Bewley (GB)	12
6.	Robert Lambert (GB)	9
7.	Leon Madsen (DK)	8
8.	Jason Doyle (AUS)	8
9	Mikkel Michelsen (DK)	7
10.	Tai Woffinden (GB)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 11 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	78 Punkte
2.	Leon Madsen	60
3.	Martin Vaculík	53
4.	Maciej Janowski	53
5.	Fredrik Lindgren (S)	51
6.	Tai Woffinden	50
7.	Anders Thomsen	49
8.	Patryk Dudek	49
9.	Robert Lambert	47
17.	Kai Huckenbeck (D)	7

Enduro-WM Carpineti

Up und Down für Garcia

Erst Garcia, dann Ruprecht. Nach dem Erfolg des Spaniers am ersten Tag konnte Tabellenführer Wil Ruprecht an Tag 2 die Dinge wieder in seine Richtung lenken.

Von: **Robert Pairan**

Zunächst sah es nach einem Durchmarsch von E2-Weltmeister Josep Garcia aus: Der Spanier hatte den Prolog gewonnen und begann den ersten Fahrtag in Führung liegend. Doch schon in der zweiten Runde kämpfte sich der Australier Wil Ruprecht an ihm vorbei, konnte aber keinen nennenswerten Vorsprung herausfahren, sodass Garcia zurückschlug und sich den Tagessieg holte.

Am zweiten Tag ging dann gleich Ruprecht in Führung und das Duell fand seine Fortsetzung. Doch in der ersten Prüfung der letzten Runde stürzte Garcia heftig. Das kostete den KTM-Fahrer Zeit, und dann kam er auch noch bei der nächsten Zeitkontrolle eine Minute zu spät. Weil er damit nur Platz 16 belegte und in der GP-Wertung ohne Punkte blieb, fiel er zwar nur auf WM-Platz 3 zurück, hat aber fast 18 Punkte Rückstand zu Ruprecht, der seinen Vorsprung zu Verona auf sechs Punkte ausbauen konnte.

Andrea Verona musste sich bei seinem Heim-GP am ersten Tag auf Platz 3 einreihen. Am zweiten Tag profitierte der E1-Weltmeister von Garcias Pech und wurde Zweiter

Titelverteidiger Brad Freeman kämpfte bei seinem ersten Wettbewerb nach der Operation mehr mit den Schmerzen als mit der Konkurrenz. Der Brite liegt abgeschlagen auf Rang 5. ■



AGRATI

Weiterhin Führender im Enduro-GP: Aussie Wil Ruprecht (TM)

ENDURO-WM

Carpineti (I), 25./26. Juni

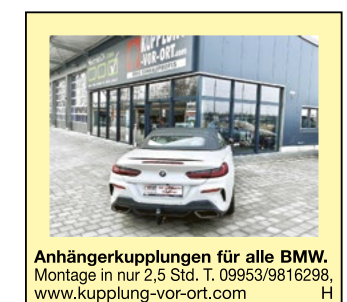
	1. Tag (25.6.)	
1.	Josep Garcia (E)	KTM
2.	Wil Ruprecht (AUS)	TM
3.	Andrea Verona (I)	GasGas
4.	Nathan Watson (GB)	Honda
	2. Tag (26.6.)	
1.	Wil Ruprecht (AUS)	TM
2.	Andrea Verona (I)	GasGas
3.	Nathan Watson (GB)	Honda
4.	Thomas Oldrati (I)	Honda

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H



Ferrari



1960 Ferrari 250 GT PF Coupé, Matching No., top Historie! € 725.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H



1964/68 Ferrari 275 GTB, vollrestauriert oder 1 A Original ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Lamborghini



1967 Lamborghini 400 GT 2+2, Matching Numbers, vollrestauriert! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



1966/75 Lamborghini Miura, Original und in „Cargold Qualität". Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Lotus



Lotus Esprit S3 Turbo Coupé, seltenes Mod. mit Historie u. H-Zul., EZ 11/1981, HC Motor mit 157 kW (213 PS), 66.951 mls, 46.700,- €. Pochat Automobile, Werner Pochat, Lange Str. 108, 76530 Baden-Baden, 07221-3741220, werner.pochat@pochat-automobile.de, www.pochat-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58584

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58605



1970 Mercedes 280 SL Pagode, Hardtop, vollrestauriert, Automatik. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H



SLK 230, 69800 km, 142 kW (193 PS), vivianigrün, VB 11.000,- €. Garagenfahrzeug, sehr gepflegt. 26487 Neuschoo, Tel. 04977/407

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58607



1962 Mercedes 190 SL, Erstlack! Deutsche Erstauslieferung! Sensationell! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



1969 Mercedes 280 SL, vollrestauriert auf 1A Originalbasis € 149.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Porsche



2011 Porsche 997 Speedster, 1. Hand, erst 14.346 km! € 299.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919



www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H





Freies Fahren Salzburgring am 16. Juli 2022 www.amc-burgau.de



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H









MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 29/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	Anzeigenpreise privat € jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



XPB

Max Chilton hat mit dem McMurtry Spéirling den Goodwood-Rekord des VW ID.R von 2019 geknackt: 39,08 Sekunden

Teams mit und ohne Probleme

F1-Bouncing-Diskussion
MSa 28/2022

Was soll das ganze Gezeter nach dem F1-Rennen in Baku? Regeländerungen zugunsten von Mercedes mithilfe von Heulsuse Lewis Hamilton als Prinzessin auf der Erbse? Er sollte mal eine ganze Renndistanz in einem historischen Formel-1-Boliden zurücklegen, dann würde er sicherlich gerne wieder in seinen aktuellen Rennwagen einsteigen.

Paul Becker
per E-Mail

Es gibt Teams mit und ohne gravierende Probleme. Die einen bekommen es hin und gewinnen, die anderen nicht. Weshalb sollten dann die Regeln geändert werden? Als Mercedes den anderen Teams sieben Jahre um die Ohren gefahren ist, wurden die Regeln auch nicht speziell angepasst. Mercedes bekommt es hin oder nicht – Ende der Durchsage Herr Mercedes-Teamchef.

Friedrich Gropengießer
per E-Mail

Mit der Inflation klarkommen

zum Budget-Deckel-Streit
MSa 28/2022

Als regelmäßiger Leser kann ich die Diskussionen und das Gejammere der Reichen nicht verstehen. Was soll das denn für eine Botschaft sein? Wenn ich mit meinem Geld nicht hinkomme, kann ich einfach mehr nehmen? Jeder normale Arbeitnehmer muss mit der Inflation auch klarkommen.

Klaus Schlößer
per E-Mail

Motorsport statt Crashfestival

DTM-Rennen in Imola
MSa 28/2022

Möchte der Zuschauer so ein Crashfestival wie in der DTM wirklich sehen? Wenn von 28 Autos nach einem Rennen nur noch 17 oder 18 übrig sind, müssen sich die Serienorganisatoren und Fahrer wirklich mal was überlegen (z. B. Indy-Restarts abschaffen). Man möchte doch guten Motorsport sehen und kein Crashfestival.

Benjamin Gärtner
D-50737 Köln

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Freitag, 01. Juli

10.35	Formel 3 Silverstone, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Formel 2 Silverstone, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Silverstone, 1. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
15.55	Formel 3 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Silverstone, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
18.30	Formel 2 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
19.20	W Series Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*

Samstag, 02. Juli

10.25	Formel E Marrakesch, Qualifying **LIVE**	Pro 7 MAXX
10.45	Formel 3 Silverstone, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.45	Formel 1 Silverstone, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
12.55	DTM Norisring 1. Rennen **LIVE**	Pro 7
14.15	W Series Silverstone, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.15	DTM Norisring 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
15.05	DTM Trophy Norisring 1. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
15.30	Formel 1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
15.55	Formel 1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	SRF 2
16.05	DTM Norisring 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV D**
17.25	Formel E Marrakesch, Rennen **LIVE**	Pro 7
17.50	Formel 2 Silverstone, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*

Sonntag, 03. Juli

09.00	WTCR Vila Real, Qualifying (Aufz.)	Eurosport 2*
09.25	Formel 3 Silverstone, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.00	WTCR Vila Real, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
10.55	Formel 2 Silverstone, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.35	Formel E Marrakesch, Highlights	ORF 1
12.55	DTM Norisring 2. Rennen **LIVE**	Pro 7
12.55	Supercup Silverstone, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.25	DTM Norisring 2. Rennen **LIVE**	Servus TV A**
13.30	WTCR Vila Real, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
ab 14.30	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
ab 15.00	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL
15.05	DTM Trophy Norisring 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
ab 15.20	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
16.05	DTM Norisring 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV D**
18.00	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
20.30	NASCAR Cup Series, Elkhart Lake **LIVE**	Sport 1+*
21.00	IMSA-Sportwagen, Mosport **LIVE**	Motorvision TV*
22.00	IndyCar Mid-Ohio, Rennen (Aufz.)	Sky Sport F1*

Montag, 04. Juli

01.25	Formel 1 Silverstone, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Dienstag, 05. Juli

19.15	GTWC Misano, Highlights (auch 23.30)	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Freitag, 01. Juli

12.05	DTM Norisring 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.30	DTM Norisring 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
17.50	Formel E Marrakesch, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de

Samstag, 02. Juli

08.20	Formel E Marrakesch, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
09.15	DTM Norisring 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
10.25	Formel E Marrakesch, Qualifying **LIVE**	ran.de
12.55	DTM Norisring 1. Rennen **LIVE**	ran.de
17.25	Formel E Marrakesch, Rennen **LIVE**	ran.de

Sonntag, 03. Juli

09.25	DTM Norisring 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 11.15	ELMS Monza, Rennen **LIVE**	YouTube
12.55	DTM Norisring 2. Rennen **LIVE**	ran.de

*kostenpflichtig **D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Vorschau


WILHELM

Formel 1: Nach drei Stadtkursen in Folge geht es zum Klassiker in Silverstone


WILHELM

DTM: Auf dem Nürnberger Norisring steht der große Saisonhöhepunkt an


INTACTGP

Junior-GP: Wird Lukas Tulovic die Moto2-EM auch in Jerez beherrschen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

01./02.07.	DRM, Rallye ADAC Mittelrhein/Wittlich	D
01.–03.07.	Rallye-EM, Liepaja (Libau)	LV
02.07.	Formel E, Marrakesch	MA
02.07.	RCN 4. Lauf/GLP 3. Lauf, Nürburgring	D
02./03.07.	F1/F2/F3, Silverstone (+ W Series/Supercup)	GB
02./03.07.	DTM, Norisring (+ DTM Trophy)	D
02./03.07.	GTWC Europe Sprint Cup, Misano	I
02./03.07.	NASCAR Xfinity/Cup, Elkhart Lake	USA
03.07.	Rallycross-WM, Höljes	S
03.07.	Tourenwagen/WTCR, Vila Real	P
03.07.	IMSA-Sportwagen, Bowmanville (Mosport)	CDN
03.07.	IndyCar Series, Lexington/Mid-Ohio	USA
03.07.	European Le Mans Series, Monza	I

Motorrad

02.07.	US-Motocross, Buchanan	USA
02.07.	Speedway-EM, Rybnik	PL
02./03.07.	Supermoto-IDM, Wittgenborn	D
02/03.07.	ADAC MX Masters, Bielstein	D
03.07.	Trial-WM, Comblain-au-Port	B
03.07.	Langbahn-WM, Mühldorf/Inn	D
03.07.	Moto2-EM/JuniorGP, Jerez	E